

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1880. Andra Kammaren. N:o 21.

Onsdagen den 10 Mars.

Kl. 11 f. m.

I detta sammanträde leddes förhandlingarne af Herr vice Talmannen.

§ 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 3 i denna månad förda protokoll.

§ 2.

Nedan intagna två protokoll upplästes:

År 1880 den 9 Mars sammanträdde Kamrarnes valmän för att, jemlikt 71 och 73 §§ Riksdagsordningen, utse Riksdagens fullmäktige i Riksbanken jemte suppleanter för dem; och befunnos, efter valförrättningarnes slut, hafva blifvit utsedde till:

Ordförande:

• Grefve *Lewenhaupt, Carl Magnus Casimir*, Kapten ... med 48 röster.

Öfrige Fullmäktige:

Herr <i>Arnberg, Johan Wolter</i> , Filosofie Doktor	med 48 röster,
» <i>Dufwa, Alfred Wilhelm</i> , vice Häradshöfding ...	» 48 »
» <i>von Ehrenheim, Per Jacob</i> , f. d. Statsråd	» 48 »
• Friherre <i>Fock, Alfred Henrik Eduard</i> , Kansliråd ...	» 48 »
• Herr <i>Larsson, Liss Olof</i> , i Westannor, Hemmansegare	» 48 »
» <i>Richter, Fredrik</i> , Sekreterare i Jernkontoret	» 48 »

Suppleanter:

Herr <i>Smerling, Leonard</i> , Grosshandlare	med 48 röster,
» <i>Olsson, Ola Bosson</i> , Ledamot af Riksdagens Andra Kammare	» 47 »
» <i>Österlind, August</i> , Grosshandlare	» 46 »

SV. LAGERBERG.

A. G:SON BENNICH.

E. KEY.

I. LYTTKENS.

År 1880 den 9 Mars sammanträdde Kamrarnes valmän för att jemlikt 71 och 73 §§ Riksdagsordningen utse Riksdagens Fullmäktige i Riksgäldskontoret jemte suppleanter för dem; och befunnos efter valförrättningarnes slut hafva blifvit utsedde till:

Ordförande:

- Friherre *Åkerhielm, Johan Gustaf Nils Samuel*, Öfverstekammarjunkare med 47 röster.
sedan en valsedel på grund af felaktighet blifvit kasserad.

Öfrige Fullmäktige:

Herr <i>von Stockenström, Carl Reinhold Polhem</i> , Bruks-egare	med 48 röster.
» <i>Samzelius, Per</i> , Sekreterare	» 48 »
» <i>Mallmin, Erik Johan</i> , Godsegare	» 48 »
» <i>Themptander, Oscar Robert</i> , Byråchef	» 48 »
» <i>Anderson, Frans Albert</i> , Kammarråd	» 48 »
Friherre <i>Nordenfalk, Johan</i> , Godsegare	» 48 »

Suppleanter:

Herr <i>Abergsson, Anders Viktor</i> , Revisionssekreterare	med 48 röster,
» <i>Ericson, Carl Wilhelm</i> , Major	» 47 »
» <i>Biesert, Johan Niklas</i> , Ledamot i Riksdagens Andra Kammare	» 46 »

SV. LAGERBERG.

A. G:SON BENNICH.

E. KEY.

I. LYTTEKENS.

Dessa protokoll lades till handlingarne; och skulle Riksdagens kanslideputerade om de sålunda försiggångna valen i vanlig ordning underrättas samt anmodas att låta uppsätta och till Kamrarne ingifva förslag så väl till förordnanden för de valde, som ock till de skrivelser, hvarigenom dessa val komme att hos Kongl. Maj:t anmälas.

§ 3.

Upplästes ett så lydande sjukbetyg:

Ledamoten af Andra Kammaren Gustaf Carlsson, som lider af Catarrhus ventriculi acutus, är sängliggande sjuk, intygas af
Stockholm den 9 Mars 1880.

J. Rudberg.
Legit. läkare.

§ 4.

Fortsattes föredragningen af Lag-Utskottets Utlåtande N:o 12, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition med förslag till förordning om jordegares rätt öfver vattnet å hans grund med flere dermed sammanhängande författningar.

Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)

I ordningen förekom § 6 i Utskottets förslag till förordning om allmän flottled, hvilken paragraf var så lydande:

»För skada, som genom anläggning eller åtgärd för flottleden eller genom strändernas beträdande eller eljest i följd af flottningen vållas, njute den, som skadan lider, ersättning till högsta skäliga belopp, hvartill den skattas må.»

Motsvarande paragraf i Kongl. Maj:ts förslag innehöll i stället för orden »i följd af» ordet »genom», men hade för öfrigt samma lydelse som den af Utskottet föreslagna.

Enligt anteckning å Utlåtandet voro reservationer vid denna paragraf inom Utskottet afgifna dels af Herr *Asplund* och dels af Herr *Hammarskjöld*, med hvilken Herr *Torpadie* instämt, och som för sin del, under förutsättning att § 4 i det Kongl. förslaget blefve utan ändring bibehållen, ansett nu förevarande paragraf kunna gifvas följande lydelse:

»För skada och kostnad, som genom anläggning eller åtgärd för flottleden eller genom strändernas beträdande eller eljest i följd af flottningen vållas, njute den, som kostnaden ådrages eller skadan lider, ersättning till högsta skäliga belopp, hvartill den skattas må.»

Sedan paragrafen blifvit uppläst, anförde

Herr Åbergsson: Då Kammaren i sist hållna plenum antog 4de paragrafen oförändrad, sådan den af Kongl. Maj:t föreslagits, skedde detta mot protest af åtskillige Kammarens ledamöter, hvilka yrkade, att i paragrafen måtte inryckas ett stadgande, som skulle särskildt hafva afseende på ersättning för kostnad, som drabbade jordegare eller andra i följd af flottleds anläggning eller begagnande; och särskildt anfördes såsom exempel derpå kostnaden för en bro, som behöfde ombyggas. Å andra sidan anfördes, att rätta platsen för ett sådant stadgande om ersättning vore i § 6. Med deras åsigt instämmer jag för min del helt och hållet; och jag tror, att i § 6 finnes redan, enligt den lydelse Kongl. Maj:t deråt föreslagit, ett stadgande, som fullkomligt betryggar andras rätt att få ersättning äfven för kostnad. Det är alldeles uppenbart, att, om en bro måste ombyggas i följd af flottleds anläggande, detta blir en skada för den, som är skyldig bygga och underhålla bron; och om han sjelf verk-

År 1880 den 9 Mars sammanträdde Kamrarnes valmän för att jemlikt 71 och 73 §§ Riksdagsordningen utse Riksdagens Fullmäktige i Riksgäldskontoret jemte suppleanter för dem; och befunnos efter valförrättningarnes slut hafva blifvit utsedde till:

Ordförande:

- Friherre *Åkerhielm, Johan Gustaf Nils Samuel*, Öfverstekammarjunkare med 47 röster.
sedan en valsedel på grund af felaktighet blifvit kasserad.

Öfrige Fullmäktige:

Herr <i>von Stockenström, Carl Reinhold Polhem</i> , Bruks-egare	med 48 röster.
» <i>Samzelius, Per</i> , Sekreterare	» 48 »
» <i>Mallmin, Erik Johan</i> , Godsegare	» 48 »
» <i>Themptander, Oscar Robert</i> , Byråchef	» 48 »
» <i>Anderson, Frans Albert</i> , Kammarråd	» 48 »
Friherre <i>Nordenfalk, Johan</i> , Godsegare	» 48 »

Suppleanter:

Herr <i>Abergsson, Anders Viktor</i> , Revisionssekreterare	med 48 röster,
» <i>Ericson, Carl Wilhelm</i> , Major	» 47 »
» <i>Biesert, Johan Niklas</i> , Ledamot i Riksdagens Andra Kammare	» 46 »

SV. LAGERBERG.

A. G:SON BENNICH.

E. KEY.

I. LYTTKENS.

Dessa protokoll lades till handlingarne; och skulle Riksdagens kanslideputerade om de sålunda försiggångna valen i vanlig ordning underrättas samt anmodas att låta uppsätta och till Kamrarne ingifva förslag så väl till förordnanden för de valde, som ock till de skrivelser, hvarigenom dessa val komme att hos Kongl. Maj:t anmälas.

§ 3.

Upplästes ett så lydande sjukbetyg:

Ledamoten af Andra Kammaren Gustaf Carlsson, som lider af Catarrhus ventriculi acutus, är sängliggande sjuk, intygas af
Stockholm den 9 Mars 1880.

J. Rudberg.
Legit. läkare.

§ 4.

Fortsattes föredragningen af Lag-Utskottets Utlåtande N:o 12, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition med förslag till förordning om jordegares rätt öfver vattnet å hans grund med flere dermed sammanhängande författningar.

*Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)*

I ordningen förekom § 6 i Utskottets förslag till *förordning om allmän flottled*, hvilken paragraf var så lydande:

»För skada, som genom anläggning eller åtgärd för flottleden eller genom strändernas beträdande eller eljest *i följd af flottningen* vållas, njute den, som skadan lider, ersättning till högsta skäligen belopp, hvartill den skattas må.»

Motsvarande paragraf i Kongl. Maj:ts förslag innehöll i stället för orden »i följd af» ordet »genom», men hade för öfrigt samma lydelse som den af Utskottet föreslagna.

Euligt anteckning å Utlåtandet voro reservationer vid denna paragraf inom Utskottet afgifna dels af Herr *Asplund* och dels af Herr *Hammar skjöld*, med hvilken Herr *Torpadie* instämt, och som för sin del, under förutsättning att § 4 i det Kongl. förslaget blefve utan ändring bibehållen, ansett nu förevarande paragraf kunna gifvas följande lydelse:

»För skada *och kostnad*, som genom anläggning eller åtgärd för flottleden eller genom strändernas beträdande eller eljest *i följd af flottningen* vållas, njute den, som *kostnaden ådrages eller* skadan lider, ersättning till högsta skäligen belopp, hvartill den skattas må.»

Sedan paragrafen blifvit uppläst, anförde

Herr Åbergsson: Då Kammaren i sist hållna plenum antog 4:de paragrafen oförändrad, sådan den af Kongl. Maj:t föreslagits, skedde detta mot protest af åtskillige Kammarens ledamöter, hvilka yrkade, att i paragrafen måtte inryckas ett stadgande, som skulle särskildt hafva afseende på ersättning för *kostnad*, som drabbade jordegare eller andra i följd af flottleds anläggning eller begagnande; och särskildt anfördes såsom exempel derpå kostnaden för en bro, som behöfde ombyggas. Å andra sidan anfördes, att rätta platsen för ett sådant stadgande om ersättning vore i § 6. Med deras åsigt instämmer jag för min del helt och hållet; och jag tror, att i 6 § finnes redan, enligt den lydelse Kongl. Maj:t deråt föreslagit, ett stadgande, som fullkomligt betryggar andras rätt att få ersättning äfven för *kostnad*. Det är alldeles uppenbart, att, om en bro måste ombyggas i följd af flottleds anläggande, detta blir en skada för den, som är skyldig bygga och underhålla bron; och om han sjelf verk-

Angående
förorådning om
allmän flottled
(Forts.)

ställer denna ombyggnad, är skadan jemt så stor som kostnaden för ombyggandet. Jag tror således icke något tillägg till 6 § vara behöfligt, men då emellertid sådana allvarsamma yrkanden gjorts, att i lagen måtte bestämdt uttalas, att ersättning för dylika kostnader skall lemnas, tror jag, att det möjligen kunde vara klokt att gå dessa yrkanden till mötes och i denna 6 § göra ett tillägg, som uttryckligen gifver brobyggnadsskyldige och andra ersättning för den kostnad, som de i följd af flottning få vidkännas. Tvenne reservanter hafva också i detta afseende framställt ett förslag, hvars redaktion jag dock icke kan till alla delar gilla. Jag tager mig alltså friheten föreslå, att den nu föredragna paragrafen sålunda ändras, att efter ordet »skada» inskjutas orden »och kostnad» att i stället för »njute den som skadan lider» insätts orden »skall gäldas» samt att ordet »den» utbytes mot orden »skadan och kostnaden», i följd hvaraf §:n skulle erhålla följande lydelse: »För skada och kostnad, som genom anläggning eller åtgärd för flottleden eller genom strändernas beträdande eller eljest i följd af flottningen vållas, skall gäldas ersättning till högsta skäligen belopp, hvartill skadan och kostnaden skattas må». Jag anhåller om proposition på bifall till detta mitt yrkande.

Herr Liss Olof Larsson: För min del är jag ingalunda tillfredsställd med denna §, sådan som Lag-Utskottet framlagt densamma; ty först och främst har jag att mot densamma göra samma anmärkning, som den föregående talaren påpekat, och dessutom har jag deremot en annan väsentlig anmärkning att framställa.

I §:n talas visserligen om, att man skall få ersättning för den skada, som genom anläggning eller begagnande af flottled förorsakas strandegare, men dervid förekommer det besynnerliga förhållandet, hvilket jag för min del icke kan finna annat än vara stridande emot hvad förra riksdagen med afseende på ett liknande förhållande beslöt, nemligen att det väl skall betalas ersättning för fulla skadan, men icke något derutöfver. Jag vet icke något rimligt skäl för att icke bibehålla samma stadgande i afseende å flottled, som i följd vid dikningslagens behandling bestämdes för vattenaftappning och dylikt, att nemligen ersättning skall utgå, icke blott för fulla skadan utan äfven för hälften derutöfver. Väl medgifver jag mycket villigt, att äfven flottning är en loflig näring, och att den är ytterst nödvändig för att på en del ställen kunna framskaffa de värderika skogarne till saluplatserna. Å andra sidan påstår jag dock, att det är lika nödvändigt och lika lofligt att, för att tillgodogöra sig mark för odlingsverksställande, afleda vatten från sankta trakter eller aftappa sjöar; och denna åsigt har Riksdagen godkänt i den vid förra riksdagen förra året antagna lag, hvarigenom man för vinnande af detta ändamål tillåtes expropriera mark och utrifva vattenverk, om verket för ändamålets vinnande ligger i vägen. Men om sålunda ett bolag eller en kommun eller ett mindre antal enskilda jordegare, som för ett dylikt stort ändamål fått rätt att verkställa aftappning af sjö eller vattendränkta mark, härför måste betala ej blott själva skadan utan också 50 procent derutöfver, kan jag icke finna någon anledning till, att den, som får

Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)

samma rätt i och för flottning, icke skall betala mer än sjelfva skadan eller kostnaden, men icke något derutöfver. Jag tror för min del, att de skäl, som i fjor uttalades för stadgandet i det förra hänseendet, äro fullt lika tillämpliga och böra tillämpas i det förevarande fallet. Ty eljest kan ju det förhållande inträffa, att, sedan för anläggande af flottled mark exproprierats eller förändring i ett vattenverk, som legat i vägen för flottningen, vidtagits och härför betalats endast fulla det värde, hvartill marken eller skadan å vattenverket uppskattats, och icke något derutöfver, tillstånd till expropriation af samma mark eller vattenverk sedermera, om efter någon tid för ett större och viktigare intresse tillstånd sökes till sänkande af en sjö, derigenom samma flottled går fram, samt sådant tillstånd lemvas mot de i lag stadgade vilkor i afseende på flottningens skyddande, vid möjligen ifrågakommande expropriation från de flottande, hvartill man enligt den vid förra riksdagen antagna lag eger rätt, får betalas 50 procent dyrare än då samma mark uppläts till de flottande. Detta kan ingalunda vara billigt. Jag kan icke finna annat än, att, när statsmakterna genom lagstiftning medgifvit rätt att exproprieras för ett sådant ändamål som vattenaftappning, de äfven erkänt, att härför ligger till grund ett fullkomligt lika viktigt intresse som någonsin för expropriation af i och för flottled behöflig mark, och då man nu gjort detta förra medgifvande under vilkor, att full ersättning för kostnaden och hälften derutöfver skall af den exproprierande betalas, kan jag icke heller se någon billig anledning, att flottningsskyddande skola framför andra åtnjuta den fördelen att, när de exproprieras, de endast skola betala fulla skadan men icke något deröfver. Jag kan för min del icke inse annat än att man bör göra dessa båda intressen fullkomligt likställda i detta afseende.

Hvad angår Herr Åbergssons förslag till lydelse af den 6 §, att till ordet *skada* borde läggas »och kostnad», så tager jag mig friheten hemställa, om icke äfven till orden »*skada och kostnad*» borde tilläggas orden, »*samt den olägenhet*» så, att äfven för den *olägenhet*, som genom flottningen kan uppkomma, ersättning bör gifvas. Detta kan väl sägas ligga i ordet *skadeersättning*, men jag för min del skulle önska, att ett bestämdt stadgande intoges i § om skyldighet för de flottningsskyldige att betala äfven den *olägenhet* flottningen förorsakar. Denna olägenhet kan på vissa ställen vara ganska stor, utan att den dock kanhända betraktas såsom *skada*, för hvilken ersättning bör gifvas.

Då det emellertid icke kan vara lämpligt att uti plenum på stående fot formulera ett förslag till lydelse af denna §, så tillåter jag mig yrka §:ns återremitterande till Utskottet.

Herr Löwenhielm: Det intrång i den hvar och en tillförsäkrade hemfrid, som blifvit legaliseradt genom antagande af 5 § af förevarande författning, finner jag för min del vara af ganska betänkelig art, derigenom att flottningsarbetarne blifvit berättigade att vid hvad tid som helst och till huru stort antal som helst intränga på en annans mark, medan för hvar och en annan medborgare ett

Angående
förrådning om
allmän flott ed.
(Forts.)

sådant förfarande medför böter eller till och med fängelse i högst 6 månader. I 6 § stadgas visserligen, att jordegaren är berättigad till ersättning för den *skada*, som flottningsarbetarne kunna förorsaka; men då det endast är fråga om att taga en väg eller stig öfver annans mark eller plantering, torde det ofta komma att hända, att ingen skada anses hafva skett, ehuru det obehag, som derigenom vållats, kunnat vara ganska stort, helst flottningsarbetarne vanligen icke komma en och en i sänder, utan i ganska stort antal på en gång, och i dessa fall skulle markens egare således få lida ett dylikt intrång utan att erhålla någon ersättning derför. Flottningsarbetarne hafva icke heller någon anledning att taga en liten omväg kring tomten eller planteringarne, hvilket annars ofta skulle låta sig lätt göra, utan de skola företrädesvis välja sin väg öfver tomter och planteringar. För att nu i någon mån stäffa ett sådant ofog, hvartill detta stadgande skäligen kan gifva anledning, tillåter jag mig föreslå ett tillägg till denna §, hvilket tillägg skulle erhålla följande lydelse: »*tages väg eller stig öfver annans tomt eller plantering, bör skälig afgift erläggas, ändå att ingen skada sker*».

Jag anhåller om proposition på bifall till detta mitt yrkande.

Herr Åbergsson: Anledningen, hvarför här icke blifvit förslaget ersättning till fulla värdet och hälften derutöfver, torde vara den, att man ansett flottleden representera ett allmänt intresse. Det heter: *allmän* flottled likasom allmän farled, allmän väg o. s. v. Flottledens beskaffenhet att vara allmän berättigar flottningslagen att tillägna sig expropriationslagens bestämmelser om ersättning med *högsta skäliga belopp*, hvartill den genom flottningen uppkomna skadan kan skattas. Frågan blir emellertid, om man vill erkänna flottningsintresset såsom ett allmänt intresse. För min del tror jag, att det kan anses vara ett temligen allmänt intresse. Af Lagberedningens motiv finner man, att trävaruexporten utgör mer än 50 procent af hela rikets export. Det synes således för riket vara af ganska allmänt intresse att ställa så till, att denna industri icke onödigtvis betungas eller göres omöjlig. Om således den allmänna flottleden kan betraktas såsom en allmän väg för timret, så bör också samma lag gälla derför som för expropriation för allmän väg eller för andra allmänna ändamål. Deremot måste man, då det är fråga om dikning eller afledande af vatten för jords odling, anse detta vara ett mera enskildt intresse, som ställes emot ett annat enskildt intresse, hvarför, då det är fråga om vattenverks utrifvande för jords odling ersättning ansetts böra gifvas med 50 procent öfver värdet.

Hvad vidare beträffar, att i denna § borde talas om de olägenheter, som i följd af flottningen kunna vållas, anser jag sådant öfverflödigt, då i paragrafen redan är taladt om ersättning för *skada*, hvilket uttryck äfven lär inbegripa alla de olägenheter, som kunna till penningvärde uppskattas.

Hvad slutligen angår det af den siste, ärade talaren föreslagna tillägget, så synes mig ett bifall dertill vara att gå allt för långt. Det skulle dessutom blifva förenadt med ganska stora svårigheter i

praktiken. Jag föreställer mig nemligen, att man under olika år kommer att trampa på olika ställen och i olika omfång, hvarför tvister om afgifts erläggande och dess belopp skulle årligen återkomma.

Jag tager mig därför friheten påyrka bifall till mitt förslag, men skall ej heller motsätta mig återremiss, ehuru en sådan åtgärd synes mig öfverflödig. För den händelse Kammaren emellertid besluter återremiss, anhåller jag att mitt under debatten förut framställda förslag måtte tagas i öfvervägande af Utskottet.

Herr Hammarskjöld: Jag vill i hufvudsak instämma med den siste talaren, i hvad han yttrat båda gångerna han haft ordet. Liksom han anser äfven jag, att paragrafen, sådan den blifvit af Utskottet redigerad, omfattar jemväl kostnader. I min reservation har jag öfverflödig. För den händelse Kammaren emellertid besluter återremiss, anhåller jag att mitt under debatten förut framställda förslag måtte tagas i öfvervägande af Utskottet.

Hvad beträffar den förändrade redaktion, som till följd af insättandet af "kostnad" blir nödvändig, instämmer jag med nöje i det förslag, som talaren på stockholmsbanken framställt, hvilket i formelt afseende eger bestämt företräde framför det i min reservation framställda. Deremot kan jag ej inse nödvändigheten af att, såsom en talare från Dalarne yrkat, insätta ordet "olägenhet", ty detta begrepp innefattas obestriddligen i ordet "skada". Man bör ej försöka hitta på alla möjliga ord i svenska språket för att uttrycka samma sak och sätta in dem alla i paragrafen. Man skulle, om man det ville, kunna insätta ej blott "skada" och "olägenhet", utan äfven "ekonomiskt lidande" och kanske ännu många andra ord, hvilket förefaller mig väl mycket tårta på tårta.

Angående det af en talare föreslagna tillägget, med anledning af hvad som innehålles i den föregående eller 5 §, instämmer jag med Herr Åbergsson. Ett sådant tillägg skulle i min tanke icke vara lämpligt och dessutom svårt att tillämpa. Den talare, som framstälde förslaget, hade sig förmodligen icke bekant, i hvilket beslut Kammaren stadnade vid 5 §. Denna paragraf blef ej i oförändradt skick antagen, utau med en förändring för att inskränka flottningsarbetarnes rätt att beträda annans mark.

Man har här yrkat fastställande af skadeersättning icke blott till skadans högsta skäligen värde, utan 50 procent derutöver. I det afseendet kan det vara för mig jemförelsevis likgiltigt, i hvilket beslut Kammaren stannar, men jag vill likväl framlägga de skäl, hvarför jag för min del icke kan rösta för ett sådant förslag. Såsom den siste talaren riktigt anmärkte, är här icke fråga om att ett enskildt intresse skall vika för ett annat enskildt intresse såsom fallet var vid dikningslagen. Man har nemligen betraktat flottningsled som ett särskildt slag af *allmän* väg. Nu veta vi, att, när expropriation sker för väg, så gifves ej i ersättning någon förhöjning utöfver det högsta skä-

Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)

Anjämde
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)

liga värdet. Då här är fråga om ett särskildt slags *väg* för ett särskildt slags transport, har jag ansett konsekvensen fordra, att samma regel skulle följas vid expropriation för flottningsföretag som gäller för vägar i allmänhet. Om deremot Kammaren skulle falla på den meningen att betrakta flottningsintresset såsom ett enskildt intresse, och bestämma, att ersättning vid expropriation för flottningsföretag bör utgå med högsta skäligen värde och 50 procent derutöver, då vet jag icke, på hvad grund Kammaren sedermera skall kunna försvara sitt i Lördags fattade beslut att ej tillåta expropriation till förmån för vattenverk. Skola vi slå in på den vägen, att betrakta flottningsintresset såsom ett enskildt intresse och bestämma expropriationsersättningen till 50 procent utöver det högsta uppskattade värdet, då bör hvarje enskildt intresse få rättighet att exproprieras, blott ersättning gifves till 50 procent öfver värdet. För min del är jag rädd för en sådan följd och vill derfor hålla på den uppfattning, att flottningsled är ett slags allmän väg, och att följaktligen expropriation för flottningsändamål bör behandlas på samma sätt som expropriation för väganläggning.

Herr Torpadie: Under debatten i sista plenum angående 4:de § af föreliggande lagförslag, förklarade jag mig tillhöra den minoritet inom Lag-Utskottet, som ansåg, att ett tillägg, sådant här blifvit förslaget, ej vore nödvändigt, men att, om man ville hafva ett sådant tillägg, dess rätta plats skulle vara uti den nu föredragna 6:te §. Nu, liksom då, anser jag visserligen ett sådant tillägg öfverflödigt, men å andra sidan, och då en så stor majoritet önskat att få detsamma, anser jag granlagenheten mot utskottskamraterna bjuda, att jag ej motsätter mig insättandet af ett dylikt stadgande i den föredragna paragrafen, dit det rätteligen hör; och på sådan grund förenar jag mig med Herrar Åbergsson och Hammarskjöld, hvilka närmare angifvit den formulering, tillägget bör erhålla.

Herr Liss Olof Larsson: Den jämförelse, som af den ärade representanten från Upsala nyss anställdes emellan flottled och allmän väg, tror jag icke vara fullt riktig. När man exproprierar jord till anläggande af väg, tagas de delar af jorden, som åtgå till vägen, men man har ingen rättighet att beträda marken invid vägen. Men vid en flottled åter skall manskapet ega att utan särskildt lof gå hvar de vilja vid stranden, hvilket måtte vara en högst väsentlig skillnad. Härtill kommer, att, vid expropriation af mark till en väg, vet jag bestämdt huru mycket som skall tagas ifrån mig, men vid flottning vet jag icke, huru stor skada som kan komma att tillfogas min egen- dom; det ena året kan skadan vara större, det andra åter mindre, och jag får ersättning efter den skada, som man behagar göra. Jag vill upplysa dem, som icke känna till saken, huru vid flottning tillgår. De jordegare, som ligga invid en sådan flottled, hafva icke så lätt att göra sin rätt gällande gent emot de intressen, som vilja begagna sig af flottleden. Jag har mig bekant, att mångstädes så tillgår, att de

*Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)*

mindre jordegarna icke ens våga göra något försök att få ersatt den skada, som skett, ty de veta, att vida mäktigare intressen äro emot dem, och det är således ganska svårt för jordegarna att skydda sin rätt gent emot de flottande. Dessa senare bygga stenkistor, nedslå pålar, utlägga länsor och så vidare hvarhelst de behaga i ett vattendrag. Ibland taga de sig till att spränga bort stenar, som ligga till skydd för stränderna och föra dessa ut i vattendraget, der de förorsaka uppdämning, och så vidare, och detta allt utan att hvarken undersökning eller Konungens Befallningshafvandes tillstånd dertill sökes eller erhålles. Om då jordegaren frågar arbetarne, huru stor skada de ämna anställa på hans egendom, får han ofta till svar: det angår er icke. Om han sedan gör ansökan om kvarstad, begär den flottande anstånd med afgifvande af förklaring öfver ansöknungen; under tiden fördubblas arbetsstyrkan och slutligen ingår den flottande med en anmälan, att arbetet är färdigt och att kvarstadsansöknungen icke torde böra till någon åtgärd föranleda. Men icke nog dermed! Sedan Konungens Befallningshafvande på den skadegörandes begäran förordnat om syn af så kallad sakkunnig person och denne säger, att arbetet varit nödigt för flottningen, och icke heller åstadkommit någon afsevärd skada, får jordegaren icke allenast lida skadan, som skett, utan till på köpet betala alla kostnaderna. Då så kan förfaras, är det icke sällan, som i synnerhet den mindre jordegaren icke vågar, såsom jag nyss nämnde, ens söka skydda sin egendom, utan låter allt gå på Guds försyn; han vet ju nära nog på förhand, att han icke blott ej får någon ersättning, utan måhända dessutom sjelf får betala kostnaderna. Under sådana förhållanden torde det vara särdeles önskvärdt, att man i paragrafen finge ett tillägg, hvarigenom stadgades att — om man lyckas vinna någon ersättning — denna bör bestämmas icke blott efter den skada, som skett, utan jemväl med 50 procent derutöfver. Ty det är icke nog med, att man förstör min egendom — dermed bör jag låta mig nöja, om jag får fullt ersatt därför — utan jag skall derjemte underkasta mig, att, jemte det ena året min egendom skadas, hvarför jag får ersättning, jag skall sväfa i ovisshet om, hvilken skada man nästa år ämnar tillfoga mig. Jag tror, att, om man betraktar saken och betänker, i hvilken ställning de understundom komma, som hafva sin egendom belägen invid flottleden, så borde man sörja för, att dessa få åtminstone så mycket skydd, att de för en skada, som är så obestämd, att den måste för hvarje år bestämmas af gode män, erhålla ersättning till fulla värdet och 50 procent derutöfver.

Af dessa skäl är det, som jag för min del önskar ett tillägg till paragrafen, sådant jag nyss föreslagit och i hvilket afseende jag yrkat återremiss. Jag skulle för min del också kunna hafva intresse utaf, att flottningskostnaderna blifva så små som möjligt, men jag underordnar detta intresse och ställer jordegarnes intresse framför enskildes: ty nog är väl flottningsintresset ett enskildt intresse. Ju billigare man ordnar saken, desto mindre kostnader få flottningsbolagen vidkännas, och man har dermed infört likasom ett slags exportpremie på våra skogar. Detta kan nog vara till fördel för mången, och af-

*Ändamål
förordning om
allmän flottled.
(Fotts.)*

ven jag skulle kunna hafva nytta deraf, ty också jag har någon liten skog, men jag fränser den omständigheten och ställer mig på deras sida, som vilja mot de flottande bereda jordegarna ett skydd, som de väl behöfva och hvilket skulle vinnas genom ett bifall till den af mig föreslagna förändringen.

Häruti förenade sig Herr *J. Andersson* i Jönvik.

Herr Berg: Med anledning af Herr Liss Olof Larssons yttrande ber jag att få tillägga några ord till dem, som redan blifvit yttrade såsom skäl hvarför i den skadeersättning, hvarom nu är fråga, någon förhöjning utöfver skadans belopp icke lämpligen bör ega rum.

Det är en känd sak, att, om Kongl. Maj:t pröfvar nödigt att för ett allmänt ändamål jord eller lägenhet skall begagnas, den enskilde egaren är förpligtad att afstå hvad som för ändamålet erfordras mot ersättning, hvilken, då expropriationslagen först infördes, bestämdes till fulla värdet och 50 procent derutöfver, men sedermera nedsatts till blott fulla värdet. Nu är det gifvet, att, om Kongl. Maj:t förordnar att jord eller lägenhet skall upplåtas till exempel till en allmän farled, eller till en jernväg, detta ingrepp i den enskildes rätt är lika mycket eller lika litet betungande för jordegaren, som om Kongl. Maj:t förordnade att jord eller lägenhet skall afstås för åstadkommande af allmän flottled — hvilken ju lika väl som allmän farled eller jernväg är att betrakta såsom allmän kommunikationsled — och om i förra fallet den enskilde jordegaren är skyldig att afstå sin jord mot ersättning allenast för dess värde, utan någon förhöjning, kan jag ej inse huru i det senare sådan förhöjning kan ega rum. I det fall jag nu omförmålt, nemligen då jord eller lägenhet skall afstås till allmän flottled eller flottningens bedrifvande derstädes, bör väl, såsom i § 7 omförmåles, expropriationslagen lända till efterrättelse, och att, sedan Kongl. Maj:t pröfvat behofvet för det allmänna af jordens eller lägenhetens afträdande, i detta fall vid expropriationslagens tillämpning ersättningen skulle bestämmas i annan ordning än nämnda lag i allmänhet stadgar, lär väl icke kunna ifrågasättas. Nu handlar emellertid 6 § ej blott om ersättning för jord, som med tillämpning af expropriationslagen måste afstås, utan äfven om ersättning för skada, som af flottningen tillskyndas enskild jordegare å mark, som ej blifvit exproprierad; och i fråga härom har man sagt, att, då de flottande tillåtas att ansvarsfritt göra skada å annans egendom, borde dem äfven kunna åläggas att ersätta sådan skada, med något mera än värdet. Men icke lär väl den omständigheten, att de flottande befrias från ansvar, emedan skadan ej af dem kunnat förekommas och således ej heller kan anses hafva blifvit af dem med uppsåt eller genom vårdslöshet vållad, kunna föranleda till högre ersättning än om förhållandet vore motsatt. Den ärade talaren uppgaf att de flottande ofta företoge sprängningar, gräfningar med flere dylika arbeten på enskild egendom utan vare sig egares eller andra vederbörandes lof, och han betecknade detta som ett betänkligt ingrepp i jordegares rätt. Derom är jag fullt ense med honom. Men just der-

före innehåller också denna förordning i § 4. att, om de flottande eller strömrrensande önska, att för en flottleds förbättrande vidtaga några åtgärder, som kunna inverka på enskild egares rätt, de skola dertill begära Konungens Befallningshafvandes lof. Om de utan lof vidtaga dylika åtgärder, begå de sålunda en brottslig handling, och göra sig förfallna till det ansvar, som för skadegörelse stadgas i strafflagen. Enligt denna kan emellertid ersättning ej ådömas till högre belopp än värdet af den uppkomna skadan. Detta gäller således i fråga om en brottslig handling; men för den lofliga åtgärden skulle enligt talarrens åsigt ersättningen höjas med 50 procent utöfver värdet. Jag hemställer, huruvida detta kan vara öfverensstämmande med den konsekvens man för lagstiftningen har rätt att fordra.

Hvad angår den af reservanterna föreslagna redaktionsförändringen, enligt hvilken till ordet "skada" skulle tillfogas orden "och kostnad", så vill jag, medan jag har ordet, tillkännagifva det jag visserligen icke har något att i sak deremot invända. Min enda betänklighet är att, om här talas om ersättning för *skada och kostnad* under det expropriationslagen för ett likartadt fall blott nämner ersättning för *skada*, man möjligen deraf skulle kunna hemta anledning till det antagande att, enligt sistnämnde lag, någon ersättning för ådragen kostnad icke vore att erhålla. Efter min åsigt måste hvarje utgift, som i följd af annans åtgärd tillskyndas någon, betraktas såsom en denne senare tillskyndad skada, men ehuru det ifrågasatta tillägget sålunda synes öfverflödigt, hoppas jag dock att, om reservationen godkännes, man lätt skall finna anledningen, hvarföre ordet kostnad blifvit här tillagdt, och att således någon misstyding deraf icke bör komma i fråga. Jag vill derföre ej motsätta mig den ifrågasatta redaktionsförändringen, men deremot anser jag mig icke kunna godkänna, att ersättningen för uppkommen skada i detta fall bestämmes annorlunda än efter allmänt gällande grunder.

Herr Magnus Jonsson: Jag skulle icke hafva begärt ordet i denna fråga, om icke flere talare, efter hvad jag anser, gått något utom ämnet, då de vid den nu föredragna §:n talat så mycket om expropriation. Jag kan icke se, att denna § har något att göra med expropriation af jord; utan paragrafen handlar om godtgörelse för skada, som genom flottningen åstadkommes å annans egendom.

Till en början får jag erinra, att nuvarande stadganden, för att annans egendom må vara fredad, ålägga den, som skada gjort, att ersätta den till fulla beloppet, hvarförutom det beror på omständigheterna i hvarje fall, huruvida den, som gjort skadan, drabbas af ansvar enligt strafflagen. Det är således tydligt i lag stadgadt, att en hvar skall få hafva sin egendom fri från skada genom andras åtgärder. Nu ifrågasättes här att gå ifrån denna princip och medgifva andra att på laglig grund skada annans egendom, en rätt, som enligt svensk lag förut icke tillkommer någon. Enligt den förevarande paragrafen skulle nemligen de flottande hafva full rätt att i vissa fall skada annans egendom mot skyldighet att derför utgifva ersättning till högsta skäligen belopp. Då en sådan rättighet medgifves, torde man ock

Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)

*Angående
föreskrifning om
allmän flottled.
(Forts.)*

med skäl kunna hysa den åsigten, att ersättningen borde bestämmas till något utöfver hvad eljest rätteligen skulle ega rum; och jag skulle i detta fall vilja biträda Herr Liss Olof Larssons åsigt, om icke här vore i fråga ett allmänt intresse eller ortens bästa; men vid sådant förhållande anser jag för min del, att det ej kan vara skäl att gå utöfver stadgandet om ersättning till högsta skäligena belopp. Om rättigheten till flottning i de mindre vattendragen utsträcktes längre, skulle jag icke hafva något mot, att grundsatsen om ersättning med 50 procent utöfver skadan tillämpades, och jag ber att få upplysa derom, att flera sågsverksegarare yttrat till mig, att de voro villige att betala en sådan tillökning, derest de i detta fall finge en mera utsträckt rätt. Då emellertid något sådant icke är föreslaget, kan jag ej ingå på att stagda annan ersättning än till högsta skäligena belopp.

På de af mig sålunda anförda skäl anhåller jag om återremiss, så att Utskottet må komma i tillfälle att tillse hvilka ord böra tilläggas paragrafen.

Herr Lyttkens: Ingen lag går så långt i att medgifva intrång i den enskildes rätt, som just den nu ifrågasatta. Den har blifvit jemförd med den lag, som vi ega i fråga om afstående af jord till allmän landsväg, kanal, jernväg eller annat dylikt allmänt ändamål, men det är att märka, att i denna lag omgärdas den enskildes rätt af vissa föreskrifna försigtighetsmått, som icke här äro i fråga. Ty ingen får expropriera jord, utan att Kongl. Maj:t pröfvat att sådant allmänt behof är förhanden att expropriationslagen skall och får vinna tillämpning i det speciella fallet. Men enligt den förevarande paragrafen få de, som vilja begagna flottled, utan att tillfråga någon, taga väg eller stig öfver annans mark, mot det att de blott ersätta deraf uppkommen skada. De, som hafva sett, huru det går till vid stora flotleder, huru arbetarne och deras förmän taga sig friheter, och huru svårt det är att få rätt i processer mot dem, inse mycket väl, att något bör göras för att hämma ofoget, som hädanefter, om nu föreslagna stadgande blir gällande lag, kanske kommer att blifva än större ty genom denna lag få de en laglig rättighet att göra skada och intrång, som de förut icke haft. Vid en expropriation bestämmes på förhand hvad och huru mycket skall afstås. Sedan får den exproprierande icke taga något vidare eller göra vidare skada. Men så är icke förhållandet här. En jordegare vet icke, om han får skörda sin gröda, ty flottningsmanskapet kan komma och trampa ned den. Hans ekonomi blir rubbad; hans fodertillgång kan minskas, så att han ej vet, om han har foder till föda åt sina kreatur. Han lefver i en ständig fara att icke få skörda frukten af sitt arbete. Ty, om blott skadan ersättes, kunna de flottande gå tillväga huru hänsynslöst som helst. Jag vill icke säga, att det komme att blifva förhållandet med bifall af sågsverksegarne, men flottningsmanskapet rusar nog fram hejdöst, utan att taga hänsyn till, om den skada, som anställles, är af behofvet påkallad eller icke. Af dessa skäl instämmer jag med Herr Liss Olof Larsson.

Herr Jöns Person instämde med Herr Lyttkens.

Grefve Sparre: För min del tror jag icke skillnaden vara synnerligen stor emellan Utskottets förslag: "att ersättningen skall utgå med högsta skäligen belopp, hvartill skadan skattas må" och det nu här framställda: "att ersättningen skall utgå efter beräkning af skadans fulla värde samt hälften derutöfver"; ty icke kan det väl vara meningen, att säga på en gång att ersättningen skall utgå *till högsta skäligen belopp, hvartill skadan skattas må*, och hälften derutöfver.

I 1824 års förordning angående ändring eller utrifning af vattenverk förekommer först den bestämmelsen, att man skall ersätta uppkommen skada med fulla värdet jemte hälften dertill. Samma stadgande intogs sedermera i 1845 års expropriationslag och bibehölls äfven i Kongl. förordningen den 27 November 1854, men i sista expropriationslagen vidtogs ändring så till vida, att der bestämdes, att jord, som afstodes för allmänt behof, skulle ersättas till det pris, sådan jord i orten högst gälde, emedan man tyckte, att värderingarne i alla fall slogo så ut, att jordvärderna upptogos synnerligen högt, och att därför en ytterligare förhöjning af 50 procent vore alldes för hög. Men i fråga om skada, som genom jords afstående för allmänt behof kunde uppkomma, säger samma författning, att ersättning därför skall bestämmas "till högsta belopp, hvartill skadan skäligen kan uppskattas."

Enär kammaren icke läser kunna besluta, att skadan skall ersättas med *högsta skäligen belopp* och 50 procent derutöfver, utan deremot att, om någon förhöjning i värdet skall ske, ersättningen skall betill endast *fulla värdet* och hälften deröfver, så anser jag att skillnaden deremellan icke kan blifva synnerligt stor, och menar således det vara temligen likgiltigt om Kammaren beslutar det ena eller det andra. Min erfarenhet af sådana skadeersättningar är nemligen den att de alltid blifva temligen höga; och om lagstiftningen nu, såsom i denna § är föreslaget, tillerkänner jordegare ersättning med högsta skäligen belopp, tror jag nog, värderingarne komma att slå så ut, att de få försvarlig ersättning.

Då paragrafen sannolikt blir återremitterad, har jag endast nu velat tillkännagifva denna min mening i frågan. Beträffande öfriga yrkanden, som blifvit gjorda, får jag säga, att i ordet ersättning för skada, ligger efter min mening också ersättning för den kostnad, som någon tillskyndas; således synes mig det tillägg af ordet "kostnad" reservanterna velat göra, öfverflödigt. Om en omredigering af paragrafen ifrågakommer, skulle jag snarare föreslå, att ordet "olägenhet" måtte tilläggas, ehuru jag i likhet med talaren på upsalabanken anser ordet "skada" innefatta äfven "olägenhet". För öfrigt, ehuru det i sjelfva saken icke har något att betyda, skulle jag, om paragrafen kommer att återremitteras, önska att Utskottet måtte taga i öfvervägande, huruvida orden, "*hvertill den skattas må*" äro behöfliga. För min del tycker jag det vara nog, om det står "*ersättning till högsta skäligen belopp*", ty, såsom en föregående talare yttrade, hvad som i en lag är för mycket, är olämpligt. Orden: "*hvertill den skattas må*" före-

Angående
förordning om
allmän flöted.
(Forts.)

Angående
föreskrift om
allmän flottled.
(Forts.)

komma icke heller i expropriationslagen, och jag skulle helst se, att det komme att stå endast: "ersättning till högsta skäligen belopp".

Herr Liss Olof Larsson: Jag ber om ursäkt, att jag ännu en gång begärt ordet i denna fråga, men den är af sådan vigt, åtminstone för den ort jag tillhör, att jag icke kan låta de yttranden, som här nyss fälts, passera oanmärkta, ehuru jag icke, sedan Herr Lyttkens yttrade sig, har mycket att tillägga.

Emot Presidenten Berg vill jag erinra, att han, då han sade, att enligt min åsigt skulle den, som har laglig rätt att genom flottning förorsaka skada, få betala fulla värdet jemte 50 procents förhöjning deri, men den, som icke har laglig rätt, endast fulla värdet, han då synes hafva förbisett att vi hafva en lag, som bestämmer, utom skada ersättning, äfven ganska höga böter. Såvidt jag vet, finnes icke i lagen någon rättighet för någon människa att göra skada å annans egendom. Gör någon sådan skada, får egaren visserligen icke mera än fulla värdet i ersättning, men dessutom förekommer i strafflagen för den, som gör skadan, större eller mindre böter och till och med ännu värre straffpåföljd. Deruti har man sålunda ett ytterligare värn mot skada å annans egendom, men att ställa så till, att man i lagen har skydd för den skada, som göres under flottning, derpå kan jag icke ingå.

Jag vill göra ett tillägg till hvad jag förut sagt, då jag nyss tog mig friheten andraga ett fall, då några jordegare, som hade sökt kvarstad emot ett flottningsbolag, som utan tillstånd gjorde åverkan på deras egendom, sjelfva fingo betala alla kostnaderna. Jag glömde bort att tillägga att, sedan de förlorat hos Konungens Befallningshafvande och Kammarkollegium, fingo de slutligen så till vida rätt hos Kongl. Maj:t, att de frikändes från att betala af motparterna fordrad ersättning, men all den kostnad de sjelfva haft under rättegången fingo de vidkännas.

Jag har för öfrigt icke något vidare att andraga utan vidhåller hvad jag förut yrkat.

Herr C. I. Bengtsson: Då flottningen äfven i min hemort visat sig medföra ganska många obehag för strandegarne, vill äfven jag yrka Sns återremitterande till Utskottet i det syfte, Herr Liss Olof Larsson angifvit.

Herr Åbergsson: Jag vill i anledning af Herr Liss Olof Larssons yttrande att det ej skulle finnas lagar i vårt land, som tillåta en person att göra skada på annans egendom, genmäla, att sådana lagar verkligen finnas. Jag frågar den ärade talaren: begagnas icke inmutningsrätten i Dalarne? En inmutare eger lagligen rätt att för anläggning af en grufva göra skada å annans persons egendom, naturligtvis mot ersättningsskyldighet. Exempel på flera sådana lagar skulle kunna af mig påvisas. Det nu föreliggande förslaget afser ju att bereda laglig rätt till anläggande och begagnande af flottled till skada för annans egendom.

I öfrigt vill jag särskildt till herrar jordegare ställa några ord.

Herr Liss Olof Larsson har öppet uttalat, att han har vissa intressen att bevaka; ett litet flottningsintresse, som ligger honom om hjertat, och ett större jordegareintresse. Men, mine Herrar, det är visserligen meningen, att intressen skola vara vid Riksdagen representerade, och det är icke min afsigt att ifrågasätta, att icke äfven jordegareintresset der må bevaka sin rätt; dock vill jag, då det är fråga om att stifta *allmän* lag, fästa uppmärksamheten på ett intresse, som är större än det enskilda, det är den allmänna rättvisans intresse. Det är från synpunkten af detta intresse, som äfven I, mine Herrar, bören betrakta denna sak. Då I här påyrken ersättning för skada till dess fulla värde och 50 procent deröfver, begären I något, som icke hittills har någon motsvarighet i lagen, ty här är fråga om vanlig skadeersättning, ej om expropriation, som, på sätt en föregående talare erinrat, är något helt annat. Och äfven vid expropriation består numera icke 50 procent förhöjning, såvida det är fråga om expropriation för allmänt ändamål.

En ärad talare från Helsingland har jemväl sagt att det förut icke varit tillåtet att i och för flottning skada annans egendom. Har då flottning förut icke bedrifvits i Sverige? Jag tror, att flottningen och trävarurörelsen är en gammal industri i vårt land, som således länge åstadkommit skada på annans mark, men för denna skada har jordegaren alltid fått nöja sig med ersättning till skadans fulla värde. Jag har sjelf deltagit i handläggningen af många processer om sådana ersättningsanspråk, och säkert är, att ersättningen icke någonsin blifvit bestämd till 50 procent öfver skadans värde.

På grund af hvad jag nu anført, motsätter jag mig på det bestämdaste införandet af ett nytt, mot hittills gällande rättsgrundsater stridande stadgande; och jag anhåller derfor, att yrkandet om 50 procents förhöjning i skadeersättningens belopp måtte lemnas utan afseende.

För min del är jag icke emot återremiss. Men skulle s:n icke blifva till Utskottet återförvisad, vidhåller jag mitt yrkande om förändrad redaktion deraf.

Herr Lyttkens: Då återremiss synes blifva Kammarens beslut, vill jag, att det framställda yrkandet på skadeersättningens bestämmande till skadans fulla värde och 50 procent deröfver skall på det sätt bestämmas, att förhöjningen af 50 procent skall utgå endast för sådan skada, som är af obestämd natur, men icke för sådan kostnad och skada, som för en gång kan till sitt värde och beskaffenhet bestämmas, såsom t. ex, för ombyggnad af en bro, i kostnaden hvarför det icke torde vara lämpligt att bestämma 50 procents förhöjning. Skulle således Utskottet efter en återremiss komma till den åsigt, att skadeersättningen bör utgå med 50 procent utöfver skadans belopp, vill jag, som sagdt, hafva skilnad på sådan skada, som för en gång kan till sitt värde bestämmas, och sådan, som kan hänföras under det allmänna ordet "åverkan".

Herr Magnus Jonsson: Jag vill endast med några ord besvara den siste talaren på stockholmsbänken.

Han yttrade, att i Sverige finnas lagar, som tillåta att göra skada

Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)

Angående
förrådning om
allmän flottier.
(Forts.)

å annans egendom. Jag vill häremot invända, att ingen har laglig rätt att göra annan skada. Och, beträffande inmutningsrätten, har jordegaren rätt att jemte inmutaren deltaga i grufvan, och detta är efter mitt förmenande ingen skada, utan en rätt, som han kan draga nytta utaf.

Öfverläggningen förklarades slutad. Efter det Herr vice Talmannen framställt propositioner såväl på bifall till Utskottets förslag som ock på hvart och ett af de olika yrkanden, som under öfverläggningen förekommit, beslöt Kammarén återförvisa den föreliggande paragrafen till Utskottet för förnyad behandling.

§ 7.

Godkändes.

§ 8.

Denna paragraf lydde sålunda:

”Fordrar någon i andra fall, än de i 7 § nämnda, ersättning för skada; varde frågan efter syn och uppskattning pröfvad af tre ojäfvige skiljemän, bland hvilka en utses af hvardera parten och de sålunda utsedde tillkalla den tredje; tredskas den, emot hvilken anspråket väckes, att utse skiljeman eller kunna de utsedde ej om valet af den tredje sig förena, ege Konungens Befallningshafvande eller *Rätten i stad och domaren å landet* eller utmättningsmannen i orten att på ansökan af den, som anspråket väckt, om valet förordna. Varder till ersättning dömdt, skall den ersättningsskyldige ock förpligtas att gälda *kostnaden så väl för sjelfva syneförrättningen som ock för de åtgärder, den skadebringande haft nödigt vidtaga för att sin talan styrka och utföra*; sättes ej ersättningen högre än han före syneu bjudit, stånde hvar sine kostnader och gälde hvardera halfva synekostnaden.

Hvad de fleste skiljemännen säga skall, änskönt någondera parten vill söka domaren, gå i verkställighet, *der ej domaren eller öfverexekutor annorlunda förordnar; den af parterne, som med beslutet ej nöjes, dock ej förment att tvisten under Rättens pröfning draga, så framt han sin talan instämmer inom nittio dagar från det skiljemännens beslut honom tillstüdes. I skiljemännens beslut skall tydlig hänvisning lemnas om hvad den missnöjde har att iakttaga för tvistens dragande under Rättens pröfning.*

I mål, hvarom nu är sagdt, svare den, emot hvilken talan föres, vid Rätten i den ort, der skadan skett eller är att förvänta.“

Kongl. Maj:t hade för samma paragraf föreslagit följande lydelse:

”Fordrar någon i andra fall, än de i 7 § nämnda, ersättning för skada; varde frågan efter syn och uppskattning pröfvad af tre ojäfvige skiljemän, bland hvilka en utses af hvardera parten och de sålunda utsedde tillkalla den tredje; tredskas den, emot hvilken anspråket väckes, att utse skiljeman eller kunna de utsedde ej om valet af den

*Angående
föredning om
allmän flottled.
(Forts.)*

tredje sig förena, ege Konungens Befallningshafvande eller underrätten eller utmätningsmannen i orten att på ansökan af den, som anspråket väckt, om valet förordna. Varder till ersättning dömdt, skall den ersättningskyldige och förpligtas att synekostnaden gälda; sättes ej ersättningen högre än han före synen bjudit, svare parterne å ömse sidor för halfva kostnaden.

Hvad de fleste skiljemännen säga skall, änskönt någondera parten vill söka domaren, gå i verkställighet, med mindre domaren eller Konungens Befallningshafvande annorlunda förordnar.

I mål, hvarom nu är sagdt, svare den, emot hvilken talan föres, vid Rätten i den ort, der skadan skett eller är att förvänta.“

Inom Utskottet voro reservationer vid förevarande paragraf anmälda dels af Herr *Lagerstråle*, dels af Herr *Thomasson*, med-hvilken Herr *H. A. Widmark* förenat sig, dels af Grefve *Mörner*, dels af Herr *Asplund*, dels ock af Herr *Hammar skjöld*, med hvilken Herr *Torpadie* instämt; och hadesäväl Herr Lagerstråle, som Herr Thomasson i sina reservationer förordat, att Kongl. Maj:ts förslag i denna del måtte antagas endast med den förändring, att i paragrafens 2:dra mom. orden “Konungens Befallningshafvande“ skulle utbytas mot ordet “öfverexekutor“, hvilket yrkande jemväl Herr Hammar skjöld i sin reservation understödt.

Ordet begärdes af

Herr Berg, som yttrade: De stadganden, som innehållas i den nu föredragna paragrafen, äro af ganska mycken vigt. De hafva för ändamål att bestämma, huru den, som lidit skada genom flottning, skall komma i åtnjutande af ersättning derför. I fråga om de härutinnan meddelade bestämmelser skilja sig Lagberedningens, Kongl. Maj:ts och Utskottets förslag ganska väsentligt från hvarandra. Enligt beredningens förslag skulle det nemligen stå den, som lidit skada, öppet att, *om han så önskade*, få frågan om ersättningens belopp bedömd af skiljomän, hvilkas beslut, i sådant fall, genast kunde bringas till verkställighet, dock med rätt för den part, som med skiljomännens beslut icke åtnöjdes, att underställa detsamma domstols pröfning, hvilket då borde ske inom viss föreskrifven tid. Men, såsom jag nämnde, var det icke någon *skyldighet* för den skadelidande att underställa ersättningsfrågan gode mäns pröfning, utan han hade sig öppet lemnadt, att, om han så hellre önskade, omedelbart vända sig till domstol. Ehuru man ansåg, att hvar och en, som inlät sig på ett företag sådant som flottning, hvarigenom så ofta skada kan tillskyndas annan, borde vara underkastad skyldigheten att, om den skadelidande så önskade, åt gode män öfverlemla bestämmandet af skadeersättningen, så ansåg man sig deremot icke kunna eller böra beröfva dem, som lidit skada, rättigheten att för ersättnings utbekommande begagna sig af vanlig rättegångsordning och för sådant ändamål i första hand vända sig till domstol.

Angående
Förordning om
Allmän flottled.
(Forts.)

Enligt Kongl. Maj:ts förslag åter skulle frågan om skadeersättning ovilkorligen i första hand prövas af gode män och sålunda var det för den, som lidit skada, icke tillåtet att göra sin talan gällande hos domstol, innan frågan först pröfvats af gode män. Deremot var ingen viss tid föreskrifven, inom hvilken den, som var missnöjd med gode männens beslut, borde vid domstol anhängiggöra sin klandertalan. utan ankom det på honom sjelf att göra det, om och när han så fann för godt. Till stöd för detta förslag åberopades analogien med ett i sjölagen förekommande likartadt stadgande.

Härvid är dock att märka, att de gode män, hvarom sjölagen talar, hafva egentligen att lösa sådana rättskollisioner, som härleda sig ifrån ingångna *afstal*, hvilka af båda parterna måste antagas hafva blifvit afslutade med vetskap om och under förutsättning att uppkommande tvister i första hand skulle bedömas af gode män. Här åter är det fråga om ersättning för en skada, som en person lidit utan något sitt förvällande, och i afseende hvarå han alldeles icke genom något *afstal* underkastat sig gode mäns beslut. Nu har Utskottet, med bibehållande af bestämmelsen i Kongl. Maj:ts förslag derom, att anlita det i första hand af gode män skall vara obligatoriskt, tillika föreskrifvit, att den, som icke nöjes åt gode männens beslut, har att deri söka ändring inom viss tid. Dessa gode män antaga sålunda, enligt Utskottets förslag, helt och hållet karakteren af en laglig instans i rättegångsordningen, hvars beslut, likasom en domstols utslag, vinner laga kraft mot båda parterna, såvida icke klagan deremot föres inom viss tid. Såsom motiv härför anför Utskottet att för ett dylikt stadgande inom vår lagstiftning förefinnes en analogi uti 26 § af förordningen den 21 December 1857 om egors fredande emot skada af annans husdjur och att "då skiljemännens dom får sättas i verkställighet, torde talan i dylika frågor anses såsom närmast jemförlig med en återvinningsprocess i likhet med dem, som i åtskilliga andra fall är medgifven." Dessa af Utskottet åberopade skäl kunna visserligen ega tillämpning i fråga om den *ersättningsskyldige*, men alldeles icke i fråga om *den, som lidit skadan*. Det åberopade stadgandet i 1857 års förordning innehåller väl, att, om den, som af annans kreatur lidit skada och intagit kreaturet, låter skadan och lösningsbeloppet uppskattas af gode män, så är kreaturets egare pliktig att, innan han kan få tillbaka sitt kreatur, genast erlägga det uppskattade beloppet, med rätt för honom, om han är missnöjd, att inom viss tid vid vederbörlig domstol söka återvinning. Men deremot stadgar denna paragraf alldeles icke någon *skyldighet* för den, som lidit sådan skada, att låta på förhand verkställa en dylik uppskattning. Om han det icke gör, så äfventyrar han visserligen, att egaren får igen sitt kreatur utan att behöfva i förväg ersätta skadan, men i 29 § af den åberopade förordningen stadgas uttryckligen, att det skall stå den skadelidande fritt att efter stämning utsöka hvad honom i lösen tillkomma kan, men ej guldet blef, då kreaturet utgafs, en talan, som väl ej i något hänseende kan jemföras med en återvinningstalan; 1857 års förordning står således i nära öfverensstämmelse med hvad beredningen här föreslagit.

Enligt detta förslag skulle äfven på den skadelidande bero, om

han ville låta skadan uppskattas af gode män eller icke. Bestämde han sig för att anlita gode män, skulle deras beslut genast gå i verkställighet, och om någondera parten icke var nöjd med beslutet, fick inom viss tid rättelse sökas hos domstolen. Föredrog den skadelidande åter att genast vända sig till domstol, ansågs han icke böra betagas rättigheten dertill.

Att, såsom Utskottet föreslagit, gifva åt gode männen egenskapen af en verklig instans, som ensam vore befogad att i första hand upptaga frågor om ersättning för skada af flottning, kan lätt komma att leda till kompetenskonflikter emellan gode männen och domstolen. Det kan nemligen hända att, om någon vände sig till domstolen för att utbekomma ersättning för en liden skada, domstolen, under antagande att skadan vållats af flottning, förklarar saken höra till gode mäns bedömande, men att, då han vänder sig till gode män, desse förklara att, som skadan icke omedelbart vållats af flottning, utan haft sin grund i någon annan orsak, det icke tillkomme dem att upptaga saken.

Men oafsedt detta synes det under alla förhållanden vara olämpligt att betaga den, som lidit skada genom annans förvällande, en så viktig rättegångsförmån som den att, om han så vill, få sin sak omedelbart bedömd af domstol. Då emellertid Utskottet i Kongl. Maj:ts förslag äfven i andra afseenden gjort några ändringar, mot hvilka jag för min del icke vill framställa några anmärkningar, samt i följd deraf icke kan begära bifall till Lagberedningens förslag oförändradt, så måste jag inskränka mitt yrkande dertill, att paragrafen måtte återremitteras i syfte att Utskottet, med bibehållande af öfriga förändringar, måtte omarbета paragrafens innehåll så, att det, i fråga om skadelidandes rätt, blir öfverensstämmande med Lagberedningens förslag.

Herr Liss Olof Larsson: Emot denna paragraf har jag ingenting i sak att anmärka, men jag har begärt ordet för att fästa uppmärksamheten på en förändring, som Utskottet gjort i Kongl. Maj:ts förslag och som möjligen kan leda till någon otydlighet. Jag ämnar dock icke göra något yrkande, utan har endast haft för afsigt att påpeka nämnda omständighet.

Uti första momentet af ifrågavarande 8 §, sådan den i Kongl. Maj:ts förslag är formulerad, heter det i slutet: "varder till ersättning dömdt, skall den ersättningsskyldige ock förpligtas att synekostnaden gälda; sättes ej ersättningen högre än han före synen bjudit, svare parterna å ömse sidor för halfva kostnaden." Häruti har Utskottet gjort den förändring, att det utbytt orden "synekostnaden gälda" mot "gälda kostnaden så väl för sjelfva syneförrättningen som ock för de utgärder, den skadelidande haft nödigt vidtaga för att sin talan styrka och utföra." När man härpå läser de nästföljande, i Utskottets förslag bibehållna, orden "sättes ej ersättningen högre än han före synen bjudit", skulle man, i betraktande af att ordet "han" i allmänhet anses referera sig till den sist omnämnda personen, vara frestad att tro det "han" i detta stycke skulle hafva afseende på den "skadelidande."

*Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)*

Angående
förordning om
allmän stifted.
(Fors.)

I Kongl. Maj:ts förslag afses dermed naturligtvis den "ersättnings-skyldige", och det torde vara otvifvelaktigt att Utskottets mening är densamma, ehuru ordalagen kunna gifva anledning till nyssnämnda tolkning.

Jag vet nu icke, om den af mig gjorda anmärkningen förtjenar något afseende, men jag har dock icke velat underlåta att fästa uppmärksamheten på det af mig påpekade förhållande, emedan det väl icke kan förnekas, att den af Utskottet begagnade redaktionen innebär en viss otydlighet. Emellertid har jag, som sagdt, intet yrkande att göra.

Herr Åbergsson: Denna gång är jag fullkomligt ense med talaren på dalabänken, och jag vill gå ännu längre än han, emedan jag har flera anmärkningar att göra emot det af Utskottet redigerade tillägget till denna paragraf. Det är i synnerhet ett fel — jag menar mångordigheten — som förvånar mig, efter som jag af en Utskottsledamots yttrande under öfverläggningarne i vattenrätten hört, att inom Utskottet finnas män, som med förkärlek omfatta 1734 års lagstiftares korta och koncisa uttryckssätt.

Här finnes nemligen ett stadgande, hvori Utskottet begagnat 16 ord, hvilka kunna utbytas mot fyra. Det är icke utan vigt att stilen i den civila lagen blir enkel och koncis, ty Kongl. Maj:tt kan icke antaga Riksdagens lagförslag annat än helt och hållet oförändrade och är således bunden af Riksdagens skriftsätt. Och särskildt vill jag fästa uppmärksamheten på vigten af att väl affatta allmän lag, som alltid af unga jurister begagnas såsom mönster, då de skola lära sig skriva svensk lagstil. Den långa omskrifning, Utskottet begagnat, då det talat om ersättning "för de åtgärder, den skadelidande haft nödigt vidtaga för att sin talan styrka och utföra", skulle, enligt min tanke, kunna utbytas mot de få orden: *motpartens utgifter å saken*, i sammanhang hvarmed ordet "sjelfva" framför "syneförrättningen" borde utgå samt orden "så väl" flyttas framför ordet "kostnaden".

Jag vill förena mig i yrkandet om återremiss, emedan jag anser en sådan nödvändig, på det att äfven den invändning i sjelfva saken, hvilken talaren på stockholmsbänken gjorde, måtte komma under ompröfning.

Herr Thomasson: Såsom Kammaren behagade finna af min reservation, har jag motsatt mig den af Lag-Utskottets majoritet viktagna förändringen i denna punkt, hvarigenom införts preskriptionstid för den, som vill öfverklaga skiljemäns dom. Jag ansåg nemligen, att Kongl. Maj:ts förslag hade afgjort företräde, och yrkade därför bifall till detsamma. Men på grund af de anmärkningar, som nu blifvit gjorda mot paragrafen, såväl af tvenne talare på stockholmsbänken som af Herr Liss Olof Larsson, anser jag det vara skäl att återremittera densamma till Utskottet. Dock är jag icke lika öfvertygad, som den siste ärade talaren, derom, att det af honom framställda redaktionsförslaget är tillfredsställande, om jag också måste medgifva, att den af Utskottet begagnade omskrifningen kan något förkortas.

Herr Magnus Jonsson: Jag hade icke begärt ordet, men då jag nu af Herr vice Talmannen blifvit uppropad, skall jag begagna tillfället för att med anledning af Herr Åbergssons yttrande om fördelen af ett kort och tydligt lagspråk säga några ord.

*Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)*

Jag medgifver villigt, att denna paragraf är för lång och kanske allt för lång. Och jag vill på samma gång förklara, att måhända jag varit orsaken dertill. Jag ville nemligen få infördt ett stadgande derom, att den, som lidit skada, skulle vara berättigad att hålla en så kallad försyn, derest han så ansåg nödigt; ty det torde i de flesta fall vara svårt, om icke omöjligt, att få skadan rätt uppskattad, om den lidande endast hänvisas till den syn, som vanligast sker efter flottningens slut, något sådant stadgande fans hvarken i Lagberedningens eller Kongl. Maj:ts förslag. Och då Utskottet delade min åsigt, men jag icke ansåg mig vuxen att redigera en lagparagraf, öfverlemnade jag den saken åt Herrar jurister.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad, beslöt Kammaren till Utskottet återremittera ifrågasvarande paragraf.

§ 9.

Godkändes.

§ 10 var så lydande:

”Låta två eller flere flottgods framflyta i allmän flottled och sker derigenom skada, som ej blifvit på förhand uppskattad och ersatt; då skola de, hvilka under året deltagit i flottningen å det ställe, der skadan timat, en för alla och alla för en ansvara för ersättningsgäldande till den, som skadan lidit. *Lag samma vare om annan sådan skada, som genom strändernas beträdande eller eljest i följd af flottningen vållas. Gitter någon visa att hans flottgods framgått på sådant sätt eller å sådan tid, att det ej kunnat till skadan medverka, eller har någon på grund af ansvarighet, hvarom nu är sagdt, guldit mer än hvad på honom efter hans andel i flottgodset belöper, och är han icke till skadan särskildt vållande, söke hos de andre flottande sitt åter efter befogenhet.*

Hvad i denna § är stadgadt må ej tillämpas, der enligt särskild bestämmelse af vederbörande myndighet någon utöfvar uteslutande rätt att ombesörja flottningen mot afgift af flottgodsets egare.“

I Kongl. Maj:ts förslag lydde motsvarande paragraf sålunda:

”Låta två eller flere flottgods framflyta i allmän flottled och sker derigenom skada, som ej blifvit på förhand uppskattad och ersatt; då skola de, hvilka under året deltagit i flottningen å det ställe, der skadan timat, en för alla och alla för en ansvara för ersättningsgäldande till den, som skadan lidit; gitter någon visa att hans flottgods framgått på sådant sätt eller å sådan tid att det ej kunnat till skadan medverka, vare han dock från dylik ansvarighet fri. Har någon på grund af ansvarighet, hvarom nu är sagdt, guldit

*Argående
förordning om
allmän flot led.*
(forts.)

mer än hvad på honom efter hans andel i flottgodset belöper, och är han icke till skadan särskildt vållande, söke hos de andre flottande sitt åter efter befogenhet.

Hvad i denna § är stadgadt må ej tillämpas, der enligt särskild bestämmelse af vederbörande myndighet någon utöfvar uteslutande rätt att ombesörja flottningen mot afgift af flottgodsets egare.“

Mot Utskottets ifrågavarande förslag hade dels Herr *Asplund*, dels Herrar *Hammar skjöld* och *Torpadie*, dels ock Herr *H. A. Widmark* reserverat sig, den sistnämnde med yrkande i främsta rummet att i förordningen måtte införas det stadgandet, att de, som låta flottgods framflyta i allmän flottled, skola vara pligtige att i gemensam flottning deltaga, och i andra rummet, för den händelse nämnda framställning ej vunne bifall, att nu föreliggande paragraf måtte erhålla följande lydelse:

“Låta två eller flere flottgods framflyta i allmän flottled och sker derigenom skada, som ej blifvit på förhand uppskattad och ersatt; då skola de, hvilka under året deltagit i flottningen å sådan led, en för alla och alla för en ansvara för ersättningens gäldande till den, som skadan lidit. Lag samma vare om annan sådan skada, som genom strändernas, beträdande eller eljest i följd af flottningen vållas. Gitter någon visa, att hans flottgods framgått på sådant sätt eller å sådan tid, att det ej kunnat till skada medverka, vare han dock från dylik ansvarighet fri. Har“ etc. (lika med Kongl. Maj:ts proposition till slutet).

Efter det paragrafen blifvit föredragen, anförde

Herr Widmark: Såsom Kammaren behagade finna, har jag reserverat mig mot ifrågavarande paragraf.

Jag anser nemligen att, till följd af den föreskrifna gemensamma ansvarigheten i redan till begagnande upplåtna flottleder, många förvecklingar mellan de flottande skola uppkomma, såvida icke tillika i förordningen intages stadgandet, att de, som låta flottgods framflyta i allmän flottled, skola vara pligtige att i gemensam flottning deltaga. Sådan gemensamhet är redan införd i vissa delar af landet, isynnerhet i södra delarne af landet, men åtminstone i norra delen af Norrland är det icke fallet. Der är sådan gemensam flottning icke regel.

Jag vill likväl icke för närvarande framställa något yrkande i detta afseende, så framt jag icke skulle finna, att några af Kammarens ledamöter skulle deri anse sig böra instämma.

Mot paragrafen i öfrigt har jag också, såsom af min reservation synes, tveene anmärkingar att framställa. Den ena anmärkningen gäller den i paragrafen intagna bestämmelsen: »då skola de, hvilka under året deltagit i flottningen å det ställe, der skadan timat, en för alla och alla för en, ansvara för ersättningens gäldande till den, som skadan lidit». Jag har i min reservation sökt visa, att denna bestämmelse är oriktig. Det kan nemligen, såsom jag i min reserva-

tion sökt ådagalägga, inträffa, att flottgods kan sägas vålla skada å ett ställe, utan att hafva flutit förbi detta ställe, och att således möjligen en person, som lidit skada, kan gå miste om ersättning, därför att flottgodset icke flutit förbi det ställe, der skadan timat.

Den andra anmärkningen är den, att Utskottet i strid mot Kongl. Maj:ts och Lagberedningens förslag föreskrifvit, att den, som kan visa, att hans flottgods framgått på sådant sätt eller å sådan tid, att det ej kunnat till skada medverka, ändock skall kunna krävas på och nödgas utgifva ersättning för skada, som timat vid af andra flottande inom samma led verkställd flottning, med honom dock öppen lemnad rätt att efter befogenhet söka sitt åter hos de andre flottande. Jag vill förtydliga detta genom ett exempel från det län, jag tillhör.

Såsom Herrarne hafva sig bekant, bildas Lule elf af två grenar, Stora och Lilla Lule elf. I den ena af dessa grenar, bedrifves den egentliga timmerflottningen af ett bolag, i den andra af ett annat. Under det att flottgodset från den ena grenen redan i Juni månad framkommer till Lule elf, hinner flottgodset från den andra grenen icke dit förr än i Juli månad. Är det under sådana förhållanden rimligt, att den, som flottar under Juni månad, skall ersätta skada, som förorsakas af den, som under Juli månad der verkställer flottning? Jag tror det icke.

Jag har af dessa båda senast omnämnda anledningar i min reservation föreslagit en förändrad lydelse af nu i fråga varande paragraf; men då befogade anmärkningar möjligen kunna göras emot detta mitt ändringsförslag och då jag derjemte auser det af mig vid början af mitt yttrande framställda vara af beskaffenhet att böra tagas i öfvervägande inom Utskottet, inskränker jag mig för det närvarande att yrka paragrafens återförvisande till Lag-Utskottet.

Herr Hammarskjöld: Jag har emot det af den föregående talaren sist framställda yrkandet ingenting att invända. I likhet med honom yrkar nemligen äfven jag den nu föredragna paragrafens återremitterande, ty i dess närvarande gestalt tillfredsställer den mig ingalunda.

Flottgodset måste enligt min tanke fram, och därför måste äfven de åtgärder medgifvas, som för detta ändamål äro nödiga. Men strandegarne och andra, som af flottningen lida skada, böra, å andra sidan, äfven tillförsäkras säker och hastig ersättning för den förlust, som dem genom flottningen tillfogas. En tillfredsställande bestämmelse i sådant syfte auser jag paragrafen för närvarande icke innebära, isynnerhet om man sammanställer den med den 8 §. I § 8 har man nemligen sagt, att tvister rörande vid flottning uppkommen skada skola i första rummet behandlas af skiljemän. Det ligger emellertid i sakens natur, att det kan möta många svårigheter att få dessa skiljemän utsedde. Under ärendets behandling i Utskottet upplystes, att skiljemännen vanligtvis utses på hösten, sedan flottningsarbetet för året är slutadt, hvarefter de följa vattendraget i hela dess lopp och afgöra de tvister, som med anledning af flottningen under året förekommit. Till följd deraf kan det hända, att den, som lidit

Angående
förordning om
allmän flottled.
(Forts.)

*Angående
förändring om
allmän flottled.*
(Forts.)

skada, ganska länge får vänta på att utfä den honom tillkommande ersättning. Skiljemännen kunna utgöra en ganska lämplig institution för bedömande af värdet af den lidna skadan. Men enligt det sätt, hvarpå Utskottet redigerat § 10, skola de icke blott bedöma värdet af ersättningar, hvilket de sannolikt rätt väl begripa, utan äfven svara på det juridiska spørsmålet: hvem är för skadan ansvarig? en fråga till hvars afgörande erfordras bevis af hvarjehanda slag. Till att upptaga denna bevisning och uppskatta dess värde synas mig skiljemännen dock icke vara lämpliga.

Om emellertid, på sätt den siste talaren föreslagit, man bestämde, att alla de, som låta flottgods framflyta i en allmän flottled, ovilkorligen skola utgöra en flottningsförening, så synes det mig icke heller ligga någon fara uti att bestämma, att alla de flottande skola solidariskt ansvara för alla de skador som i sammanhang med flottningen uppkomma. Och fick man saken så bestämd, så blefve faran af skiljemannainstitutionen långt mindre.

För att i någon mån motverka de med skiljemannainstitution förknippade olägenheter har Utskottet föreslagit den förändring i paragrafens ursprungliga lydelse, mot hvilken den siste talaren rigtat sina anmärkningar. För min del skulle jag till och med vilja hafva paragrafen ännu mer förändrad och deri tydligt uttaladt, att de flottningsberättigade skulle vara de skadelidande ansvarige för alla slags af flottningen orsakade skador, men då också ovilkorligen utgöra en flottningsförening.

Af dessa skäl förenar jag mig uti yrkandet om återremiss.

Herr Magnus Jonsson: Då ingen yrkat bifall till Utskottets förslag, så anser jag mig böra göra det.

Jag kan icke i likhet med Herr Widmark inse, att det skulle ligga någon orättvisa uti att ålägga dem, hvilka under året deltagit i flottningen å det ställe, der skadan timat, solidarisk ersättningsskyldighet för nämnda skada. Jag har någon erfarenhet i dylika frågor och vet, att det är ganska svårt för dem, som lidit skada, att få ut sin rätt, särskildt i anseende till svårigheten att kunna styrka, hvilkens timmer det är, som skadan vållat. Som man vet, kan i en flottled framgå timmer tillhörigt 30 eller 40 särskilda bolag och personer, ja till och med ännu flere. När man nu söker att af en eller flere bland dessa utfä sin rätt och skall bevisa sin talan, så framställes oftast nog af motparten den frågan, om vittnet kan taga på sin ed, att timret i fråga hade det eller det märket. Derå svarar vittnet gemenligen, att vittnet visserligen sett timmer flyta der fram i mängd, men att till följd deraf att vattnet strömmat eller forsat öfver det-samma, vittnet icke kunnat urskilja något särskildt märke, hvarför vittnet icke heller kan på sin ed jakande besvara frågan. Då således käranden icke kan styrka sin rätt, blir hans ersättningsanspråk underkänt. Vid sådant förhållande hemställer jag, om icke det rätta vore, att den, som verkligen lidit skada, får vända sig till dem, som gemensamt flotta, eller till flottningsbolaget för att få ut sin rätt. Kunna dervid någon eller några af de flottande styrka, att deras

timmer icke framgått å sådan tid, att det kunnat vara till den påstådda och verkliga skadan vållande, så må den eller desse i sin ordning vända sig med återvinningstalan mot dem, som förorsakat skadan; och då blir det också lättare för de förre att styrka, att deras timmer redan flutit förbi det ställe, der skadan skett, innan densamma inträffade, eller att skadan var gjord, innan deras gods gick der förbi; för strandegaren deremot ställer sig, som sagdt, bevisningen ganska svår, om ens möjlig att åstadkomma. Derföre torde det blifva nödvändigt att bibehålla bestämmelsen om den solidariska ansvarigheten. Annars vet jag icke, huru och på hvad sätt den, som lidit skada, skall utfå sin rätt, om skada timar.

På dessa grunder anhåller jag om bifall till paragrafen sådan den blifvit af Utskottet föreslagen.

Häruti instämde Herr A. *Hansson*.

Herr Widmark: Mot den siste talarens yttrande anser jag mig böra anmärka, att det är den, som flottat, hvilken det åligger bevisa, att hans timmer icke framgått på sådant sätt och å sådan tid att deraf orsakats skada. Om således den bevisningsskyldige, det vill säga en eller flere af de flottande, kan ådagalägga nämnda förhållande, så är det väl bra orättvist, att det oaktadt nödgas i första hand utgifva ersättningen.

Öfverläggningen förklarades slutad, hvarefter Herr vice Talmannen framställde propositioner såväl på bifall till Utskottets förslag som ock på återremiss; och fann Herr vice Talmannen svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förra meningen. Votering blef begärd samt företogs enligt en nu uppsatt och af Kammaren godkänd, så lydande omröstningsproposition:

Den, som godkänner hvad Lag-Utskottet hemställt i 10 § uti det förslag till förordning om allmän flottled, som Utskottet framlagt i Ut-låtandet N:o 12, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren till Lag-Utskottet återförvisat omförmälda paragraf.

Omröstningen utföll med 59 ja mot 87 nej; hvadan Kammaren beslutit i öfverensstämmelse med nejpropositionen.

§§ 11—14, äfvensom Utskottets förslag i fråga om tiden för förordningens trädande i kraft godkändes.

Derpå blefvo det föreliggande *förordningsförslagets rubrik och ingress* af Kammaren godkända.

Utskottets förslag till *förordning om allmän farled* samt till *förordning om tillägg till förordningen den 14 April 1866, angående jords eller lägenhets afstående för allmänt behof*, godkändes.

Angående
Förordning om
ansvar för
underlåtenhet
att öppna
damlucka.

Slutligen hade Utskottet tillstyrkt bifall till följande, af Kongl. Maj:t framlagda förslag till *förordning om ansvar för underlåtenhet att öppna damlucka*:

”Med upphäfvande af Förordningen den 21 December 1857 angående ändring af 20 kap. 6 § Byggningsabalken i fråga om straffbestämmelsen för underlåtenhet att i föreskrifven tid öppna damlucka stadgas, som följer:

Håller någon olofligen damlucka, för hvars uppdragande viss tid iakttagas bör, stängd under tid då den skall öppen lemnas; böte minst tio, högst femhundra kronor. Lag samma vare, der någon olofligen håller damlucka stängd, då vattnet stiger öfver fastställt märke.

Öfverträdelse, hvarom nu är sagdt, må ej, der den endast förnärmar enskild persons rätt, åtalas af annan än målsegande.

Böter, som ådömas efter denna förordning, skola tillfalla kronan och vid bristande tillgång förvandlas enligt allmänna strafflagen.“

Mot berörda förslag var reservation inom Utskottet anmäld af Friherre *Hamilton*, med hvilken Herrar *Lothigius* och Grefve *Mörner* instämt, och som på anförda skäl hemställt, att ifrågavarande förordning måtte erhålla följande lydelse:

”Med upphäfvande af Förordningen etc. (lika med Kongl. förslaget) — — — — — stadgas som följer:

Håller någon damlucka olofligen stängd, då vattnet stiger öfver fastställt märke, eller bryter någon mot andra om hushållningen med eller framsläppandet af vatten gifna föreskrifter, och varder skada derigenom vållad, böte minst tio, högst femhundra kronor.

Öfverträdelse, hvarom“ etc. (lika med det Kongl. förslaget).“

Efter uppläsning af Utskottets förslag yttrade

Herr *Gasslander*: Mot detta lagförslag tager jag mig friheten att framställa en anmärkning. Det handlar, såsom Herrarne finna, om ansvar för den, som håller damlucka stängd under tid, då den skall öppen lemnas, äfvensom för den, som olofligen håller damlucka stängd, då vattnet stiger öfver fastställt märke. Men den innehåller icke någon ansvarsbestämmelse för det fall, att en vattenverksegare underlåter att iakttaga de särskilda föreskrifter, som för vattnets framsläppande äro gifna. I lagen angående jordegares rätt öfver vattnet å hans grund, som i Måndags här var föremål för behandling, finnes ett stadgande om, att jordegare eller qvarnegare kan bereda skyldighet för annan qvarnegare att framsläppa vattnet, men någon ansvarsbestämmelse för försummelse härutinnan finnes icke stadgad. Det är

likväl uppenbart, att, liksom det är af stor vigt för både jordegare och qvarnegare, som ligga ofvanför, att befrias från den skada, som en uppämning af vattnet kan vålla, det likaså är af vigt för qvarnegare, som ligger nedanför, att blifva tillgodosedd i afseende på vatten under tider af vattenbrist. Man ser ock, att mycket ofta uppstår anledning till tvist mellan ofvanför och nedanför liggande vattenverk beträffande den enes åtgärd att undanhålla den andre vattnet.

*Angående
förrordning om
ansvar för
underlåtenhet
att öppna
damlucka.
(Forts.)*

På grund af dessa i korthet anförda skäl, hvilka till vissa delar också äro biträdde af några reservanter inom Första Kammaren, och då jag icke kan tro, att Kammaren skulle vilja nu vidtaga en redaktionsförändring, så hemställer jag, huruvida icke Kammaren skulle vilja till Utskottet återremittera lagförslaget, samt anhåller om proposition å detta yrkande.

Herr Lyttkens: Den fråga, som af den siste talaren vidrördes, är af beskaffenhet att djupt ingripa i rättsförhållandena emellan egare af qvarnar vid samma vattendrag. Hittills har något sådant stadgande, som af den föregående talaren föreslagits, icke funnits, utan har vid vattenbrist egaren till den ofvanför liggande qvarnen egt att uppsamla vattnet så länge, tills han kunnat drifva sitt verk, och när den härför erforderliga vattenmassan upphört, har han åter fått uppdämma vattnet. Skulle nu en straffbestämmelse, sådan som den af den siste talaren föreslagna, i lag antagas, så skulle under tider af vattenbrist den ofvanför liggande verkegaren omöjigen kunna tillgodogöra sig vattnet, utan blott den nedanför liggande. Hittills har den ofvanför liggande fått uppdämma vattnet, tills hans verk kunnat dermed drifvas, och först när han då släppt på vattnet, har den nedanför liggande fått begagna det. Jag vet ställen, der det i samma ström ligger 5 à 6 sådana verk nedanför hvarandra, och af jalousie de métiers kifvas de vanligen med hvarandra om kunderna och vattnet. Om nu ett sådant stadgande som den siste talaren föreslog kommer till stånd, skulle endast den nederst liggande hafva fördelen af vattnet, och en ofvanför liggande skulle icke kunna uppdrifva vattnet ens till det fastställda märket.

Af dessa anledningar yrkar jag bifall och icke återremiss å den föredragna förordningen.

Herr Gasslander: Jag anhåller att få besvara den siste talarens yttrande. Han sade, att det hittills aldrig funnits ett sådant stadgande, som det jag ansåg lämpligt att föreslå till införande i denna förordning; men det är just hvad hittills funnits och äfven för närvarande finnes. Byggningsbalken innehåller nemligen det stadgandet: »Nu äro qvarnar lagligen byggde ofvan och nedan i ström; hålle den öfre ej vatten ifrån den nedre, och den nedre stämme ej på den öfre, utan drage sjelf upp stigbord sitt, eller böte första gången tre daler, och sedan hvar gång sex daler.»

Nu är det icke frågan om att i denna förordning säga, att den ene eller den andre skall vidtaga åtgärder för vattnets framsläppande,

*Angående
förrådning om
ansvar för
underlåtenhet
att öppna
damlucka.
(Forts.)*

utan endast att åsätta ett ansvar, om den ofvanliggande icke vidtager sådana åtgärder, ifall de äro honom genom särskilda föreskrifter ålagda. Och meningen vore således, att, om en nedanför liggande utverkat sig en föreskrift af domstol, som ålägger en ofvanför liggande att då och då öppna sitt stigbord och hålla sin qvarnränna öppen, och den ofvanför liggande underlåter detta, i förordningen skulle inrymmas en bestämmelse om ansvar för försummelse, ty denna förseelse af honom synes mig vara af samma beskaffenhet som den, då en nedanför liggande icke öppnar sin damlucka, utan låter de ofvanför liggande verken fördränkas. Den föregående talaren har, som sagdt, begått ett misstag i det fallet att han sagt, att tydliga föreskrifter i detta hänseende icke funnes, ty sådana finnas för närvarande både med afseende på skyldigheten att framsläppa vatten och ansvar för underlåtenhet i detta afseende. Jag fortfar i mitt yrkande om återremiss.

Härmed var öfverläggningen slutad. Sedan Herr vice Talmannen gifvit propositioner i enlighet med de gjorda yrkandena, godkände Kammarerna det föreliggande förordningsförslaget; hvarefter

Utskottets framställning rörande tiden för förordningens trädande i kraft, äfvensom förordningsförslagets rubrik, hvar för sig, godkändes.

Till sist föredrogs *Utskottets hemställan rörande de i förevarande Utlåtande behandlade lagförslag*; och förklarades denna hemställan vara besvarad genom Kammarens i anledning af Utlåtandet redan fattade beslut.

§ 5.

*Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.*

Till behandling förekom Andra Kammarens Andra Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 3 (i samlingen N:o 7), i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan om upphäfvande, ändring eller uppskof med och förnyad granskning af Kongl. förordningen den 22 November 1878 angående befäl å svenska handelsfartyg.

Berörda motioner, N:is 85 och 143, voro afgifna af Herrar *C. J. Ödman* och *S. Axell*.

Den förres framställning afsåg, att ofvan oförmälda Kongl. förordning antingen måtte helt och hållet upphävas eller åtminstone alla de bestämmelser i densamma, som hade retroaktiv verkan, borttagas, eller ock att ett uppskof med verkställigheten af densamma i ytterligare fem år måtte anbefallas. Herr Axell åter hade föreslagit, att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t behagade dels föreskrifva, att meranämnda nådiga förordning skulle med vissa undantag träda i kraft från och med den 15 Maj 1882, dels ock att dessförinnan tillfälle måtte lemnas vissa föreningar att inkomma med underdåniga utlåtanden öfver oförmälda förordning samt

att Kongl. Maj:t på grund deraf sedan ville taga ärendet i förnyad nådig ompröfning.

*Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)*

Utskottet hade, i anledning af dessa framställningar, hemställt:

«att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse så fort som möjligt anhålla det Kongl. Maj:t behagade dels föreskrifva att Dess nådiga Förordning af den 22 November 1878 angående befålet å svenska handelsfartyg skall, utom hvad angår det Kongl. Kommerskollegium redan lemnade bemyndigande att på derom gjord ansökan meddela styrmans- och befälhafvarebref samt den behörighet, som innehafvande af sådant bref eller afläggande af den i gällande reglemente för navigationsskolorna i riket föreskrifna ångbåtsbefälhafvare-, öfvermaskinist- och maskinistexamen medför, i öfrigt träda i kraft först från och med den 1 April 1885, samt dels ock dessförinnan lemna tillfälle åt sakkunnige och praktiske män och föreningar i vårt land, att inkomma med underdåniga utlåtanden öfver ofvan nämnda förordning, samt på grund deraf taga ärendet i förnyad nådig ompröfning.»

Sedan uppläsning skett af denna hemställan, anförde

Herr Peyron: Jag har väl ingalunda tagit på entreprenad att försvara den förevarande Kongl. författningen, i synnerhet som äfven jag har haft åtskilliga anmärkningar att göra emot densamma men då jag förlidet år inlade några ord uti diskussionen om denna sak, har jag icke velat underlåta att nämna, att de åsichter, jag då uttryckte, än i dag för mig stå fullt orubbade.

För att väcka en sådan oro i lägret, som denna författning gjort, måste densamma naturligtvis kunna tolkas på många sätt, och att så är förhållandet, har jag äfven sjelf varit i tillfälle att erfaras. Legendskap af chef för Sveriges största skeppsrederi och således i ständig beröring med många af våra bästa fartygsbefälhafvare, maskinister och styrmän, har det varit mig lätt ett utröna, hvilket intryck denna författning utöfvat på den ene eller andre af desse individer. Jag har dervid funnit, att många, — jag kan nästan säga de fleste — vid första påseendet visat sig ogynnsamt stämda mot författningen. Efter andra läsningen har motviljan vanligen modererats och, sedan de fått tillfälle att närmare studera den och sätta sig in i dess verkliga innehåll, hafva de icke blott frånträdt sin första uppfattning, utan äfven erkänt författningens fulla lämplighet. Och hvarföre? Jo, dessa personer, som icke blott äro skickliga fackmän, utan äfven insigtsfulla och kunskapsrika män i öfrigt, hafva insett, att de lagar, som föreskrefvos för sjöfarten i förra århundradet, icke vidare äro tillämpliga, — de hafva insett, att de kompetensvilkor, som för endast några få årtionden sedan uppställdes för sjömansyrkets bedrifvande, redan nu äro föråldrade, — och de hafva insett, att äfven sjömannavetenskapen så småningom tvingats in i framåtskridandets oemotståndliga strömfåra. I alla riktningar inträda så godt som dagligen förändrade förhållanden

*Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts).*

och lika litet, som jordbrukarens kunskapsmätt numera få vara begränsade till att föra plogen, så och sätta potatis, lika litet får sjömannen åtnöja sig med att kunna stå vid rodet, att kunna hålla en kurs och möjligen taga en mindre observation. Det fordras äfven något mer och detta mera, om ock icke alltid oafvisligen behöfligt för ett tarfligt skötande af innehafvande syssla, fordras för att vara en värdig medlem af ett upplyst samhälle. Man må om författningen säga hvad man vill, säkert är, att våra efterkommande icke skola hålla oss räkning för att vi gång på gång afvisa försöken till de förbättringar, som kan hålla oss i jernbredd med andra bildade nationer, och försumma att medverka till en sådan reform, som utan större rubbningar kan genomföras. Vi böra nemligen endast erinra oss, att våra närmaste grannar, norrman, alltsedan 1857 arbeta efter liknande och till och med strängare författningar än den, som här är i fråga, samt hafva funnit sig väl dervid. För att t. ex. föra ett fartyg från Fredrikshald till Hull fordras af dem examinerad skeppare och styrman, men för att föra fartyg från Strömstad till Hull hafva vi åtnöjt oss med ingen nautiskt teoretiskt kunnig person, och detta oaktadt vår sjölags 33 § stadgar, att å alla fartyg öfver femton nylåster, som äro destinerade till andra orter utom riket och hamnar i Östersjön samt danska och norska hamnar på denna sidan om Skagerns fyr och Lindesnäs, skall finnas en, från sjömanshuset i afseglingsorten erhållen, derstädes enligt fastställt formulär upprättad skeppsdagbok, i hvilken af befälhafvare eller af någon bland besättningen, under hans tillsyn och ansvar, noggranna uppgifter meddelas, bland annat om de kurser som blifvit styrda och den väg fartyget tillryggalägger, om vind, väderlek, ström, observerade ortbestämningar och lodningar m. m. Vidare läses i 35 §:en: »Redare, befraktare, aflastare, lastemottagare, bodmerilångifvare, försäkringsgifvare och försäkringstagare stände fritt att af dagboken erhålla nödig kännedom», i hvilken dagbok således latitudobservationer böra vara antecknade och mera dylikt. Jag tror verkligen icke att jag behöfver säga vidare härom, ty reflexionerna göra sig sjelfva.

Hvad beträffar denna författnings mycket omordade retroaktiva verkan, kan jag icke finna annat än, att denna verkan blifvit på ett högst betänkligt sätt förstörd. Efter hvad jag kunnat finna, hafva de allra flesta af våra sjöfarande blifvit till alla delar bibehållna vid sina förra rättigheter; och det är hufvudsakligen endast ett fåtal matrosar eller så kallade "bästemen", hvilka i Bohuslän och en liten del af Skåne, uppträdt såsom och äfven låtit förhyra sig som styrmän — hvartill de visserligen hafva frihet, men ingalunda någon rättighet — som nu skulle få maka åt sig för personer, hvilka nedlagt penningar och arbete på kunskapers förvärfvande, och för hvilka staten redan sedan 40 år tillbaka uppoffrat betydliga summor genom bidrag till navigationsskolorna. Dessa summor äro ingen obetydlighet, de uppgå redan till mera än 100,000 kronor årligen. Hundradetals af dessa examinerade styrmän hafva allt sedan år 1854, då genom stark påtryckning från vestkustens skärgårdsbor beviljades dessa kustbor rättighet att utan teoretiska kunskaper befara hela Nordsjön, nödgats

söka sitt tarfliga bröd genom antagande af obetydligare styrmansplatser på ångbåtar, som trafikera Mälaren eller mindre sjöar, eller genom förande af små ångslupar, därför att den bana, för hvilken de sträfvat, genom ett enda penndrag blef för dem afbruten, då kunskaperna icke vidare ansågos nödiga. Skulle nu någon fördel denna gång kunna komma dessa examinerade personer tillgodo, så kan jag icke betrakta det såsom något annat än en lindring i en dem förut öfvergången orättvisa.

*Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)*

Att nu uppskjuta tillämpningen af denna förordning på ytterligare fem år, anser jag för min del vara allt utom välbetänkt. Hade Utskottet deremot hemställt att, i likhet med hvad Herr Axell föreslagit, begära uppskjutandet af denna tillämpning blott en kortare tid, så hade jag kanske icke haft så mycket deremot. Nu synes mig emellertid lämpligast, att författningen träder i kraft och man efter hand söker få några detaljbestämmelser jemkade och förbättrade.

År 1885 komma vi att stå på precis samma punkt som i dag, erfarenheten lärde oss detta redan 1845. Vi skulle då ånyo vara färdiga att petitionera om fem års förlängning, och så skulle det fortgå i all evighet.

Det vore åtskilligt mera att säga om denna sak, men jag vill icke längre trötta Kammaren; jag vill endast påpeka en punkt i Utskottets motivering, som skulle kunna inverka på denna sak, men som förefaller mig nästan såsom ett misstag eller åtminstone ett förbiseende. Utskottet uppgifver i näst sista momentet af sin motivering, att det tagit Kommerskollegii berättelse för 1878 till grund för de lemnade uppgifterna om antalet af befälhafvarne på Sveriges handelsflotta. Det kommer då till siffran 2,268, som skulle behöfva befälhafvarebref. Vidare skulle det finnas ungefär lika stort antal styrmän, som skulle behöfva styrmansbref, så att tillsammans skulle ungefär 5,000 sådana bref behöfva utfärdas. Nu är dock förhållandet icke sådant, att dessa 2,268 på långt när behöfva sådana bref, ty först och främst intagas i denna siffra alla de sjömän, som icke gå till sjös, utan hafva antagit befattningar i land, och dessutom äro i denna summa inberäknade alla de personer, som med sina fartyg befara Östersjön samt Kattegat inom Lindesnäs och Skagen, och dessa behöfva icke befälhafvarebref. Enligt senaste skeppslistan finnas för närvarande ungefär 1,250 segelfartyg och 240 ångfartyg om mer än 100 tons drägtighet, och mindre fartyg befara i allmänhet icke sådana vatten, der det behöfs befälhafvare- eller styrmansbref. Då Utskottet sålunda visat, att 1,700 befälhafvare eller styrmän uttagit sådana bref, så anser jag, i motsats mot Utskottet, denna siffra 1,700 innefatta den större delen af de personer, som behöfva uttaga sådana bref. De återstående, som dertill äro skyldige, utgöra endast ett ringa fåtal; och således skulle efter mitt förmenande af den anledningen intet uppskof behöfvas.

Med anledning af hvad jag nu yttrat, hemställer jag om afslag å Utskottets hemställan.

Herr Lyth: Jag har med blandade känslor åhört den siste ärade

*Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)*

talarens anförande. Han har framställt åtskilliga satser, som jag tecknat mig till minnes och dem jag ville söka bemöta, innan jag kommer till sjelfva hufvudsaken. Han yttrade till en början, att den ifrågasvarande förordningen kan tolkas på mångahanda sätt. Ja, mine Herrar, det vore sorgligt, om detta påstående hölle streck. För min del är jag af den åsigt, att ingen lag, om den läses rätt, bör kunna tolkas på mera än ett sätt. Vidare framhöll talaren, att de befälhafvare och sjömän, med hvilka han talat i saken, varit belättna med författningen. Det är lyckligt för honom, att han blott träffat på sådane, som varit nöjda; men jag behöfver häremot endast erinra om de förnyade motioner, som i detta ämne inkommit till Riksdagen, hvilka med sina många underskrifter, samt i öfrigt understödda från många håll, torde bevisa ett alldeles motsatt förhållande.

Om jag förstod den ärade talaren rätt, yttrade han äfven, att våra sjömän behöfva taga styrmans- och befälhafvareexamen, om icke just precis för att navigera fartyg, så åtminstone för att vara värdige medlemmar af ett upplyst samhälle. Min öfvertygelse är, att de för sådant ändamål behöfva studera helt andra saker, än dem som läsas i navigationsskolorna. Talaren anförde vidare Norge såsom ett land, der man har ganska stora fordringar på sina befälhafvare. Jag ber härvidlag få säga, att man äfven i detta hänseende måhända kan hafva något olika åsigt med den ärade talaren; ty Norge är, som bekant, ett land, der navigationsskolorna äro helt och hållet enskilda, och det torde derföre vara ganska svårt att med bestämdhet kunna säga något om dessa fordringar, hvilka knappast torde vara lika för alla.

Längre fram i sitt anförande yttrade talaren, att författningens retroaktiva verkningar blifvit allt för mycket förstörade. Det tror jag icke vara förhållandet, och talaren lemnade icke heller något bevis derför. Utskottet har framhållit tre fall, deri författningens retroaktiva verkningar göra sig gällande. Först och främst komme dessa verkningar att träffa "bäste män", hvilket också talaren sjelf medgaf. Vidare komme i vissa fall de, som aflagt sjökaptensexamen af första och andra klassen, äfvensom de, hvilka i närvarande stund ega rätt att utan aflagd examen föra befäl på lastångare, att gå förlustige den kompetens de nu hafva.

Talaren förmenade vidare, att, om Utskottets förslag blifve gilladt, så skulle vi år 1885 befinna oss på alldeles samma punkt der vi nu äro. Icke heller detta torde vara att befara. Utskottet har på flere ställen sagt, att det gillar lagens syfte och önskar en större teoretisk och praktisk erfarenhet hos våra sjömän; men Utskottet har önskat, att man går varligt tillväga vid tillämpningen af dessa stora fordringar.

Hvad de 5,000 befälhafvare- och styrmansbrefven beträffar, som samme talare omnämnde, så tyckes han icke hafva läst betänkandet fullt riktigt. Det står endast, att på vår handelsflotta finnas omkring 5,000 befälhafvare- och styrmansplatser; men dermed är ingalunda sagdt, att alla dessa platsers innehafvare skola hafva befälhafvare- eller styrmansbref. Ty om man läser vidare, skall man finna att Utskottet tvärtom funnit det omöjligt, att ens något så när angifva, huru

många sådana bref, som behövas utöfver de 1,700, som för närvarande finnas. Att det för den stora utländska sjöfarten torde erfordras flera än 1,700, det tror jag, ehuru jag ej nu är i tillfälle att med bestämda sifferuppgifter visa det. Hvad den ärade talaren i öfrigt anförde torde icke erfordra något bemötande.

Jag yrkar för min del bifall till Utskottets hemställan.

Herr Lovén: I likhet med den talare, som först hade ordet, har äfven jag erfarit att den motvilja, som vid första genomläsandet af 1878 års förordning angående befäl å svenska handelsfartyg från många håll uttalades, sedermera ganska mycket modifierats. För min del skall jag icke upptaga Kammaren med att tala om allmänna synpunkter, om förändringens behöflighet, derom jag icke tror meningarne vara synnerligen delade, men jag vill särskildt framhålla, att, då man uttalat betänkligheter derom, att de stränga fordringar på kompetens, som den nya förordningen uppställer, möjligen skulle kunna verka hämmande eller tillbakahållande på sjöfartsnäringen, jag har skälig anledning tro att dessa farhågor äro ogrundade. All heder åt den praktiska dugligheten, men är den förenad med goda teoretiska insigter, går den så mycket säkrare fram. Det är ej nog med att kunna föra sitt fartyg lyckligt i hamn; man bör äfven kunna föra det fort och väl *ur* hamn och dessutom reda sig så i land, att man må kunna motverka de många intressen, som derstädes ena sig att göra den till hemorten ämnade remissan så liten som möjligt.

För öfrigt tror jag nog att anmärkningar mot förordningen kunna göras. Särskildt skulle jag önska att sättet för befälhafvarebrevens uppvisande och kompetenshandlingarnes anskaffande blefve förenkladt. Äfven tror jag att för befälhafvare på bogserångare och dylika mindre ångfartyg fordringarne blifvit väl högt tilltagna. Helst önskar jag således framgång åt Herr Axells motion och yrkar derföre att anståndstiden för förordningens trädande i kraft må bestämmas till den 15 Maj år 1882.

Friherre Stackelberg: Om jag för min del i hufvudsak gillar Utskottets betänkande, är det icke derföre, att jag anser förordningen af den 22 November 1878 ställa för höga fordringar på svenska handelsflottans befäl. Jag höll på att säga — i vissa fall tvärtom. I denna punkt öfverensstämmer jag således med den talare, som förut yttrade sig i frågan. Jag beklagar att jag ej kan följa honom längre.

Jag skall ej nu ingå i någon detaljerad granskning af denna förordning, då jag hade tillfälle göra det redan vid förra riksdagen. Jag vill blott uppehålla mig vid en punkt, hvilken torde vara af beskaffenhet att ej kunna räknas till detaljerna, och vänder mig då till 4:de paragrafen, som i 1:sta momentet afhandlar behörighet att föra befäl å handelsfartyg och der denna behörighet inskränkes till "hamnar vid Nordsjön" etc. Derest nu någon befälhafvare, som blott innehar styrmansbref, skulle gå utanför dessa gränser, gör han sig förfallen till böter. Men Nordsjön har i norr ej någon så bestämd gräns, att man kan med säkerhet säga, när ett fartyg öfverskrider

Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)

densamma. Om förordningen angifvit någon viss hamn på norska kusten, bortom hvilken en sådan befälhafvare ej finge föra fartyg, då hade denne vetat hvad han hade att rätta sig efter. Nu vet han det icke; och blir han anklagad, så lär ej heller någon domstol i landet kunna med bestämdhet afgöra, huruvida han öfverskridit norra gränsen för Nordsjön eller ej. Icke förty är fartygsbefälhafvaren vid bötesansvar skyldig att, för hvarje gång han kommer hem, styrka att han fört fartyget endast inom för honom tillätna farvatten.

Ifrågarande förordning torde således mycket väl tåla vid en granskning, innan densamma tillämpas, och jag vill därför instämma med Utskottet i dess förslag, med den förändring likväl, att den af Utskottet förordade tidsbestämmelsen utbytes mot den af Herr Axell föreslagna, det vill säga att i stället för den 1 April 1885 insättes den 15 Maj 1882. Jag anhåller hos Herr vice Talmannen om proposition på bifall till Utskottets hemställan med denna förändring.

Den 15 Maj är enligt mitt förmenande en lämpligare tid på året för en sådan förordnings trädande i kraft, därför att examina i våra navigationsskolor ega rum i slutet af April eller början af Maj. Ett så långt uppskof som ända till 1885 anser jag vara alldeles obehöfligt och skulle knappast tro att det ens behöfves så lång tid som till 1882; men då jag är mån om att man må få tillräckligt rådrum för vidtagande af de förändringar, som äro önskvärda, anslutar jag mig dock, som sagdt, i detta hänseende till den nämnda motionärens förslag.

Om tiden medgäfv, skulle jag kauske yrka återremiss för att få slutpunkten eller den så kallade "klämman" på annat sätt uppstald, emedan jag hört åtskilliga anmärkningar göras mot den af Utskottet använda formuleringen. Måhända kunde också i språkligt afseende befogade anmärkningar göras; men tiden tillåter icke återremiss, såvidt en underdånig skrifvelse skall kunna aflätas tidigt nog före den dag, förordningen annars skall träda i gällande kraft eller den 1 nästkommande April. Dessutom är jag öfvertygad att, huru vi än välja *ordalagen*, Kongl. Maj:t skall låna ett välvilligt öra åt våra bekympmer.

Grefve Sparre: Det är temligen klart att, när man ställer större anspråk än förut på kompetens till ett visst yrkes utöfvande, man skall mötas af mycket motstånd. Frågan är likväl här den: huruvida detta motstånd kommer från dem, som egentligen drabbas af de större fordringarne — befälhafvare, styrmän och maskinister, eller om det ej snarare kommer från dem, som reda i skepp, och således af omtänka att ej få betala en styfver mera än förut för att erhålla skickliga befälhafvare på sina fartyg helst önska att det nuvarande oeffterrättlighetstillståndet må fortvara. Den förste talaren har redan upplyst, att våra närmaste grannar, norrmännen, vid bestämmandet af det nödiga kunskapsmättet för befälhafvare å fartyg gått vida längre än vi, äfvensom att de sedan 13 å 14 år tillämpat dessa strängare bestämmelser. I närvarande ögonblick gör sig äfven, i följd af en, såsom Herrarne veta, i England af Plimssell börjad agitation, öfver hela Europa gäl-

lande en tendens att något mera än som förut varit fallet söka be-
trygga deras säkerhet, som våga sitt lif på den bräckliga farkosten.
Många förslag hafva i sådant afseende framkommit och, såsom bekant,
har äfven hos oss Kongl. Maj:t tillsatt en komité med uppdrag att
åstadkomma utredning i denna fråga. Denna komité, af hvilken jag
var ledamot, gick till väga, det vågar jag försäkra Herrarne, med all
möjlig behörig hänsyn till förut bestående förhållanden. Vi samrådde
med män, som för enahanda ändamål blifvit utsedde af den norska
regeringen, och vi kommo ganska lätt öfverens om de åtgärder, som
borde ifrågasättas. Bland dessa åtgärder var dock icke någon af dem,
som i England införts, men som kunde anses medföra allt för stor
inskränkning i skeppsredarens rätt att bestämma, huru hans fartyg
bör lastas. Men hvad som ansågs alldeles oundgängligt, det var att
i viss mån höja kompetensvilkoren för dem, som skola föra befäl å
handelsfartyg. Dessa personer, befälhafvare, styrmän och maskinister,
föra icke allenast en dyrbar last, de hafva äfven flere människolif i
sin hand. Af befälhafvarens skicklighet, insigter och omtanke beror
i första hand besättningens lif och lastens bevarande. Det var med
hänsyn till dessa förhållanden, som Kongl. Maj:t på initiativ af såväl
nautiska föreningen i Göteborg som handelsföreningen derstädes, till-
satte den komité, hvarom jag förut talat, och på samma gång upp-
drogs åt Kommerskollegium att inkomma med de förslag, hvartill för-
hållandena kunde anses föranleda. Komitén och kollegiet uppgjorde
då hvar för sig ett förslag, och när dessa förslag sedan med hvarandra
jämfördes, befans det att man kommit till den allra närmaste öfver-
ensstämmelse i fråga om de grunder, hvarpå förslaget borde hvila.
Dessutom ber jag få nämna, att i komiténs arbeten deltog icke min-
dre än två praktiska och erfarna sjömän, hvilka sattes i tillfälle att
ständigt samråda med sina yrkeskamrater här i hufvudstaden, innan
några definitiva beslut af komitén fattades. Såsom Herrarne hört
såväl förra riksdagen, då samma fråga förevar, som äfven i dag, har
chefen för Sveriges största rederibolag äfven förklaradt, att ehuru den
ifrågavarande förordningen till en början på åtskilliga håll mottogs
med ett visst misstroende, deremot numera bland dem, som af för-
ordningen närmast beröras, råder en allmän belåtenhet med densamma,
och äfven jag, som sökt göra mig underrättad huru härmed förhåller
sig, har gjort samma erfarenhet. Om det då, mine Herrar, finnes en
och annan skeppsredare, som af allt för långt drifven omtanke att få
fartygsförare för billigt pris, låter förläda sig att antaga en okunnig
skeppare och derigenom blottställer fartyg, besättning och last, så
har jag sannerligen med en sådan person ganska liten medömkan;
och om han skulle säga, såsom vi hörde uppgifvas, att det finnes en
del bogseringsfartyg, som äro så usla, att de icke ens hafva en ordentlig
sängplats ombord, så skulle jag vilja säga till honom: var då god
och arrangera så att er besättning åtminstone får ligga som folk!
Det är skeppsredarne, mine Herrar, som komma att träffas af lagen.
De måste tillse, att de kunna bättre aflöna sina befälhafvare och för-
skaffa dem större bekvämligheter. Man har sagt, att sjöfarten är en
ömtälig planta. Ja, det är den, men äfven så till vida att vi måste

*Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)*

Angående
befäl å r. m. h.
handelsfartyg.
(Forts.)

jemföra den med den öfriga världens, och då denna föreskrifver examensprof för att kunna blifva befälhafvare å fartyg. så kan jag icke se annat än att detsamma måste gälla i afseende å den svenska marinen. Staten har, såsom den förste talaren anmärkt, redan i 40 år bekostat dyra navigationsskolor för att bereda undervisning åt sjömän, så att de kunna blifva dugliga befälhafvare. 1842 den 7 Maj bestämdes genom en författning vissa examensprof för kompetensen att föra befäl å handelsfartyg. Men, såsom samme talare anført, gjordes då choc mot denna författning som hade till påföljd, att Kongl. Maj:t fann sig föranlåten att år 1854 lemna dispens derifrån. Nu hafva sedan denna tid ytterligare 26 år förflutit, och när man åter igen kommer tillbaka till samma grundsats, som redan 1842 gjorde sig gällande, så säger man, på samma sätt som förut, att det är för tidigt. Då frågar jag: när skall man en gång bli färdig? Hvertill tjenar det att staten skall bekosta dyra undervisningsanstalter för att vår handelsflotta skall kunna konkurrera med andra länders, hvartill tjenar det, om icke denna lag skall någon gång vinna tillämpning? Eller tro Herrarne att unge män begagna dessa skolor, om de veta att icke den ringaste fördel deraf står att vinna, om de inse, att det går lika väl ändå? År 1842 utfärdades, såsom jag nyss nämnt, en lag i denna riktning, men den återtog 1854. Sedan stiftades en sådan lag år 1878, och nu vill man, år 1880, upphäfva densamma. Så går det undan för undan efter samma gamla slentrian. Nej, mine Herrar, om vi vilja hafva dugliga befälhafvare, om vi vilja uppmuntra unge män att begagna de dyra undervisningsanstalter, som staten bekostar, så böra vi tillse att de skörda någon lön för sitt arbete. Jag ber att i detta afseende få föredraga en skrifvelse, som kommit mig tillhanda, och hvilken är underskrifven af icke mindre än 110 maskinister af 1:sta och 2:dra klassen, hvilka anhålla att den ifrågavarande lagen någon gång måtte komma till tillämpning. Skrifvelsen är af följande lydelse:

Till Landshöfdingen m. m. Högvälborne Herr Grefven Erik Josias Sparre.

Med anledning af en motion i Riksdagens Andra Kammar, framställd af Herr C. J. Ödman, åsyftande "att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t så fort som möjligt anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes antingen helt och hållet upphäfva förordningen af den 22 November 1878 angående befälet å svenska handelsfartyg eller från densamma åtminstone borttaga alla de bestämmelser, som hafva retroaktiv verkan, eller ock ytterligare uppskjuta verkställigheten af nämnda förordning på en tid af minst 5 år", hafva undertecknade trots sig våga anhålla, det Herr Landshöfdingen, som så varmt vid förliden riksdag försvarade nämnda Kongl. förordning, täcktes, då Herr C. J. Ödmans motion förekommer till behandling vid riksdagen, framställa såsom vår önskan:

Att mera nämnda Kongl. förordning måtte ovilkorligen i hvad oss maskinister rörer träda i kraft på fastställd dag, utan ändringar, modifierationer eller ytterligare uppskof, ty den tillfredställer hvad vi för

närvarande rimligtvis kunna begära och ingen af vårt yrke, som har tagit någon examen, har något som helst att anmärka mot samma förordning.

De ende, som önska densamma förändrad, upphäfd eller dess tillämpning uppskjuten, äro de små rederierna, som alltid hafva följt såsom praxis att ej fästa afseende vid en persons duglighet för sin befattning, utan vid den billiga månadshyran. Här i Göteborg kunna vi ej igenfinna mer än två eller tre, som kunna anses höra till dem, för hvilka Herr Ödman hyser så djupt medlidande, och dessa hafva tillräcklig sysselsättning på närmare farvatten, hvarförutan alltid vägen står dem öppen att söka dispens.

Då ssgde förordning utkom, skyndade en mängd maskinister till navigationsskolorna för att vinna kompetens, lemnande sina platser antingen helt och hållet eller åt vikarier — allt under förmodan att Kongl. förordningen skulle på bestämd tid träda i kraft och antalet studerande har här i Göteborg varit så stort, att vederbörande nödgats hålla tre extra examina. Nu går en stor del af dessa, som bekostat sig studier, för hvilka många af dem nödgats skuldsätta sig, och väntar på anställning, men de se sig besvikna i sina förhoppningar, då okunniga eldare, som ingen examen tagit, sköta maskinisters befattningar.

Motionärens fruktan för att den nya förordningen skulle göra det omöjligt för handelsflottan att fylla sitt behof af duglige och kompetente män förfaller helt och hållet, om man tager i betraktande dels det stora antal, som nu undergått behörig examen och väntar på anställning, dels 15 § af mera berörda förordning, hvori det heter: "från dylikt ansvar vare ock befälhafvare fri, der han styrker, att han vid yppade behof af styrman, maskinist eller öfvermaskinist sökt, men ej kunnat erhålla pålitlig svensk eller norsk man, som stadgad examen undergått eller eljest varit till här afsedd befattning behörig."

Motionärens påstående "att denna förordning skulle utöfva den mest menliga, för att ej säga rent af förderliga verkan på Sveriges sjöfart och på flera hundra detal af befälhafvares, styrmäns och maskinisters välfärd" vilja vi på det bestämdaste bestrida, påstående tvärtom att ett upphäfvande af nämnda förordning eller ett uppskof med densammas tillämpning skulle just nu utöfva en dylik förderlig verkan.

Motionärens önskan tyckes vara att i vårt land få se den amerikanska metoden för vinnande af anställning som befälhafvare m. m. tillämpas, der det fästes afseende vid släktskap, vänskap och ekonomiska förhållanden vida mer än vid kunskaper och praktisk duglighet. Att en dylik motion tillkommit, förundrar oss ej, då vi veta att den leder sitt ursprung från Bohuslänska kusten, der rederierna äro kända för att vilja mer än skäligt är spara på styfvern. Vi hafva ej glömt matfrågan, som för några år sedan så lifligt diskuterades på dessa kuster, hvarvid ifrågavarande rederier sökte inskränka sjömännens rationer till ett minimum, på hvilket de omöjligt kunde lifnära sig.

På grund af hvad vi ofvan sagt våga vi ödmjukt anhålla att Herr Landshöfdingen ville motsätta sig all ändring eller uppskof med till-

*Angående
befäl å svenska
handelsflottan.
(Forts.)*

Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)

lämpningen af ifrågavarande förordning och använda sitt kända inflytande till förmån för densamma.

Göteborg den 6 Februari 1880.

	<i>Johannes Lundqvist.</i>	
C. L. Börjesson.	Lars Andersson.	S. Kylander.
C. G. Bergqvist.	Fr. Kuylenstjerna.	G. Eriksson.
L. Ljungberg.	C. O. Smedberg.	A. Quist.
J. E. Åberg.	A. F. Isberg.	E. F. Elliott.
U. Johansson.	I. A. Börjesson.	J. Aug. Palm.
C. A. Johansson.	L. J. Larsson.	A. O. Gustafsson.
A. H. Pahlman.	I. Svensson.	J. Olsson.
F. A. Liljegren.	J. W. Hagberg.	C. A. Nilsson.
Alfr. Nordvall.	S. Eriksson.	C. M. Norberg.
J. A. Lindqvist.	C. O. Uhrbom.	A. E. Sandberg.
J. Carlsson.	C. A. Christoffersson.	E. W. Pjerron.
J. A. Svensson.	A. G. Adolfsson.	F. A. Jansson.
Ch. Stenström.	C. G. Larsson.	A. J. Andersson.
C. G. Asplund.	P. J. Abrahamson.	Sig. Svensson.
C. A. Bengtson.	J. Wennerberg.	J. F. Johansson.
A. E. Eriksson.	C. Gustafsson.	Otto Olsson.
A. Olsson.	A. T. Andersson.	Gustaf Andersson.
Erik Hög.	J. P. Pettersson.	J. P. Gustafsson.
E. Gustafsson.	Alfred Svensson.	J. A. Österbom.
A. P. Lörqvist.	J. A. Hansson.	C. A. Wickström.
A. G. Johansson.	G. Göthberg.	W. Björling.
J. Wik.	A. J. Jansson.	C. W. Björling.
C. O. Andersson.	C. Elmén.	C. Nordberg.
N. Andersson.	Johan Andersson.	C. A. Larsson.
M. E. Ahlqvist.	C. Th. Holst.	N. Göransson.
A. G. Johansson.	C. Laurin.	S. A. Andersson.
J. A. Nilsson.	J. W. Wetterling.	A. Gustafsson.
C. P. Hildebrand.	O. A. Andersson.	F. E. Rundquist.
C. M. Svenson.	C. A. Rasmusson.	O. M. Johansson.
O. Svensson.	J. W. Styrländer.	P. Eriksson.
Aug. Thunberg.	O. G. Gustafsson.	C. W. Möllerstedt.
J. L. Larsson.	C. A. Svensson.	Olof A. Smith.
A. G. Andersson.	E. Ericsson.	C. F. Grönberg.
C. G. Nilsson.	J. W. Borg.	A. J. Johansson.
O. Sundqvist.	J. Petterson.	C. A. Svänsson.
A. O. Olsson.	A. Norling.	S. Johansson.
		Em. Gustafsson.

Maskinister af 1:sta och 2:dra klass.

Denna skrifvelse är, som sagdt, undertecknad af 110 examinerade maskinister, som vänta att få anställning. Lätom oss då icke tala om att det är sjömännen, som klaga öfver denna lag. Visst icke, det är redarne, som äro rädda att betala. Och då lagen kommit till för att förekomma olyckor, till följd af okunnighet, för att upprätthålla svenska flottans anseende i utlandet; för att våra befälhafvare, styrmän och maskinister åtminstone icke må vara sämre qualificerade än i vårt

grannland, Norge, som är känt för att hafva dugligt sjöfolk, så kan jag icke säga annat, än att de enskilda intressena måste vika för detta allmänna intresse.

Vi skola nu något närmare se till huru det kan förhålla sig med de så mycket omordade retroaktiva verkningarna af denna lag.

Om en författning för rätt till utöfvande af ett yrke kräfver ett visst kunskapsmått, men på samma gång medgifver en ganska vidsträckt praktik i yrket äfven för dem, som icke besitta detta kunskapsmått, bör man väl en gång bestämma en tidpunkt, då författningen skall träda i kraft; och då nu författningen varit ifrågasatt alltsedan 1842, eller under 38 år, är det i sanning på tiden, att dess inträdande i kraft en gång sker. Vi vilja något närmare skärskåda den grymhet, man velat tillägga författningen. Den stadgar nemligen dels i 2 §: "Svensk eller Norsk man, som uppnått 21 års ålder, må med undantag, som i § 3 sägs, utan att hafva aflagt kunskapsprof i sjömansyrket vara behörig att föra befäl å fartyg, hvarom i § 1 mom. 1 förmåles, ej mindre i fart inrikes orter emellau samt till främmande hamnar i Östersjön och öfrige hitom Skagern och Lindesnäs belägna hamnar, än äfven då fartyget är afsedt endast för idkande af fiske eller annan fångst i vidsträcktare fart" — jag hörde en Kammarens ledamot under sistlidne riksdag yttra, att författningen gått alldeles för långt i eftergifvenhet, då den tillåtit oexaminerad person att för idkande af fiske eller annan fångst begifva sig af med sitt fartyg huru långt som helst — dels i 3 § 2 mom.: "å öfrige i § 1 mom. 1 omförmälda ångfartyg må, ehvad de användas i inskränktare eller vidsträcktare fart, ingen föra befäl som icke aflagt sjöofficersexamen eller den i reglementet för navigationsskolorna i riket föreskrifna ångfartygsbefälhafvareexamen eller ock före utfärdandet af denna förordning varit berättigad att föra befäl å passagerareångfartyg", och dels i 4 §: "För behörighet att föra befäl å handelsfartyg i fart bortom Skagern och Lindesnäs till hamnar vid Nordsjön eller engelska kanalen till och med Brest eller till annan hamn i Storbritannien och Irland jemte dithörande, belägna öar, erfordras att innehafva styrmansbref och hafva uppnått 21 års ålder eller att innehafva styrmansbref och hafva uppnått 21 års ålder, eller att innehafva befälhafvarebref, dock tillkommer sådan behörighet jemväl utan aflagdt kunskapsprof den, som före denna författnings utfärdande varit vid sjömanshus inskrifven såsom fartygsbefälhafvare och styrker, att han fört fartyg i så vidsträckt fart, som ofvan sägs." Ansen I, mine Herrar, verkligen, att de gamle befälhafvarne icke blifvit tillräckligt gynnade genom dessa stadganden, och huru kunnen I då säga att författningen har en grym, retroaktiv verkan? Då slutligen i 15 § stadgas, att "befälhafvare, der han styrker, att han vid yppadt behof af styrman, maskinist eller öfvermaskinist sökt, men ej kunnat erhålla, pålitlig svensk eller norsk man, som stadgad examen undergått, eller eljest varit till här afsedd befattning behörig, är från ansvar för underlåtenhet i ty fall befriad", tror jag, att lagstiftaren i denna författning gått mycket varsamt tillväga, i synnerhet då man besinnar, att ifrågavarande reform pågått och förarbetats, innan författningen utfärdades, under en tid af 38 år, i följd

*Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Förta)*

*Ångående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)*

hvaraf våra sjömän litet hvar måste varit beredda på att förr eller senare en författning, hvarigenom de äldre stadgandena i ämnet upphäfdes, skulle träda i kraft. Detta har nu skett; med tillämpningen af denna författning, som utfärdades den 22 November 1878, har dock redan lemnats uppskof till den 1 April detta år; och man torde således icke kunna med fog påstå, att de, som icke förut undergått stadgade kunskapsprof, saknat tid att bereda sig för att dessförinnan af-lägga examen. Jag är sjelf litet bekant med dessa förhållanden, ty jag är icke blott delegare i ångfartyg, som idka kustfart, utan jag är äfven sjelf skeppsredare — nemligen för målareskutor! Mina befälhafvare hafva just under sista året begagnat sin ledighet under vintern för att taga examen; och det skulle ingalunda blifva uppmuntrande för dem, om de finge erfaras, att de bemödanden, de gjort för att göra sig skickliga i sitt yrke, icke skulle belönas — att de, hvilka icke begagnat sin ledighet till att på samma sätt förkofra sig i kunskaper och skicklighet, skulle hafva samma rätt som de. Då, såsom redan blifvit sagdt, staten dessutom gjort icke obetydliga uppoffringar för våra navigationsskolor, måste man väl, ifall man vill, att personer skola besöka dessa skolor, också bereda dem någon fördel deraf.

Slutligen, mine Herrar, är det riktigt lämpligt att i en fråga, der meningarne, såsom Herrarne finna, äro minst sagdt delade, i hvilken, efter hvad jag erfarit, fackmännen till allra största delen gilla den i ämnet utfärdade författningen, om de också i en eller annan detalj icke finna den fullt ändamålsenlig, är det, säger jag, då riktigt lämpligt, att representationen går in på ett sådant förslag, som det förevarande, sedan Kongl. Maj:t redan en gång förut, i fjor, beviljat en respittid? Och är det vidare lämpligt att representationen på grund af några enskildas intresse, men, efter min uppfattning, i strid mot icke blott det allmännas, utan äfven deras intresse, som begagna undervisningsanstalterna, ingår till Kongl. Maj:t med begäran om ett upphäfvande af eller allmänt dispenserande från denna författning? Jag tror det icke. Om Regeringen icke tillfredsställer folkets önsknings, icke iakt-tager rikets sannskyldiga bästa, har representationen utvägar att i det fallet göra sin vilja gällande. Men att i en så omtvistad fråga som denna, hvilken dessutom under 30 års tid varit förberedd, komma och opinera på grund af en mening, som några inom Kammaren hysa, men af ganska många icke delas, det tror jag för min del icke vara rätt lämpligt.

Jag instämmer följaktligen med dem, som yrkat afslag å Utskotets hemställan.

Herr Ödman: Då jag nu ändtligen fått tillfälle att här i Kam-maren yttra mig öfver denna famösa förordning om rättighet att föra befäl å svenska handelsfartyg, sker det icke utan en viss tvekan, emedan jag anser det i viss mån vara mitt fel i händelse icke uppskof med förordningens tillämpande nu kan åstadkommas, emedan det då beror på min oförmåga att tydligt kunna framställa dess olägenheter, ty att alla svenska sjömän önska en förändring deruti, derom tror jag vi kunna vara öfverens. Jag ber att först och främst få förut-

skicka den anmärkning, att jag för min del icke i ringaste mån är berörd af denna förordnings drakoniska bestämmelser, ty för egen del har jag aflagt den examen som fordras för att föra ångbåtar och segelfartyg på alla världens haf, dem jag också till största delen befarit.

Det är således icke för egen fördel och nytta jag nu talar, utan för mina fattiga vederlikar, som icke äro i samma lyckliga ställning som jag sjelf i detta hänseende. Jag borde således vara tacksam för en sådan fördel, men när den skall ske på dugliga och behöfvande kamraters bekostnad, så betackar jag mig för en sådan uppmärksamhet, ty hvar helst man än tränges och går i vägen för hvarandra, så gör man det dock icke på hafvet; ty der finnes plats för oss alla.

Författningen sönderfaller i tvenne delar, hvilket en hvar bör lägga noga märke till; den ena delen handlar om de nuvarande befälhafvarnes och underbefäls rättigheter, och den andra afhandlar dem, som framdeles skola ersätta de nuvarande. Det är den första delen, den som berör nuvarande befälhafvares m. fl:s rättigheter, som väckt betänkligheter hos mig om lämpligheten af förordningens införande, emedan jag anser föreskrifterna härutinnan rättsvidriga och stridande emot redan utfärdade fullmakter. Jag har sjelf aflagt sjökaptens-examen vid navigationsskolan i Stockholm; jag måste då, för att blifva inskrifven der, visa intyg på den praktiska erfarenhet jag förvärfvat och på grund deraf blef jag inskrifven och erhöll efter aflagda examina mitt betyg. Detta betyg stödde sig på den Kongl. förordning, som säger, att jag derpå har rättighet att befara alla haf. Jag frågar då: huru kan någon förorda en författning, som skulle taga från mig en rättighet jag en gång i laglig ordning förvärfvat och i stöd af en Kongl. förordning undfått? Om af det nuvarande befålet på våra handelsfartyg en stor del *kan* uppfylla fordringarne efter den nya förordningen och således med kostnad och besvär kan skaffa sig nytt kompetensbetyg, så finnes det likväl ett stort antal, som *icke kan* detta i den ordning förordningen föreskrifver, och dessa blifva då beröfvade den rättighet, som de på grund af förut genomgångna examina förvärfvat sig och hvarpå de byggt hela sin existens. Äfven om de senares antal endast vore tio emot tusen, vore saken i alla fall lika oriktig, ty vi hafva icke rättighet att taga brödet ur munnen på de tio för att derigenom gifva de tusen så mycket mera. Jag skulle därför vilja hafva bort alla de punkter, som handla om lagens retroaktiva verkan, för hvilken dock flere talare här uppträdt och talat i dag. Jag vill likväl öfverse med dem därför, ty de kunna omöjligt i sin samhällsställning uppfatta och känna hela vidden af den fara, som ligger i förordningens retroaktiva verkan. På annat sätt visar detta sig för den, som sjelf arbetat sig upp på denna bana och känner hvarje fordran och hvarje önskningsmål på densamma. Enligt förut gällande stadganden ega första klassens sjökaptener rättighet att föra fartyg på alla haf. Detta har genom nu ifrågakomna författning inskränkts så, att, fastän jag redan en gång erhållit denna rättighet, jag likväl nu skall vara skyldig att gå till Kommerskollegium och begära ytterligare kompetensbetyg eller s. k. befälhafvarebref.

Angående
befäl å svenska
handelsfartyg -
(Forts)

Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)

Utom hvad sjelfva kostnaden för ett sådant betyg beträffar, hvilken äfven är en börda, kommer dertill att man för erhållande af betyget måste framvisa intyg från de kaptener, med hvilka man seglat, på huru lång tid man farit på sjön, hvilket icke alltid är så lätt. Nog kan det gå an för unge män, hvilkas befälhafvare ännu lefva, men för dem, som tagit kaptensexamen för kanske tjugo år sedan och hvilkas förra befälhafvare kanske äro döda eller utländingar, hvilkas vistelseort man icke känner, för dem kan detta vara förenadt med de största svårigheter och ofta nog alldeles omöjligt. Det kan också hända att de kastat bort sina förra betyg i tanke att de ej vidare skulle behövas, sedan de engång erhållit betyg om aflagd examen från navigationsskolan. Nu skola de likväl fram, ty i annat fall är man inkompetent. Detta hvad 1:a klassens sjökaptener angår. Hvad åter 2:a klassens kaptener angår — en klass, som visserligen numera från navigationsskolan för ett par år sedan är borttagen, men hvaraf dock ännu många finnas i lifvet här i Sverige — så hafva desse hittills egt rättighet att föra fartyg ända till hamnarne i Medelhafvet. För en sådan sjökaptent säger nu den Kongl. förordningen, att han måste visa att han under minst tre år derefter fört fartyg. Har han lyckats göra detta, så erhåller han befälhafvarebref och blir likstald med den, som aflagt förste kaptensexamen. Men har han icke under så lång tid fört fartyg efter aflagd 2:dra sjökaptensexamen, får han återgå till styrman. Det är väl dock något hårdt att, när man arbetat sig upp och lyckats taga kaptensexamen af andra klassen samt till och med under t. ex. två års tid fört fartyg på Medelhafvet, man hädanefter icke skall få tjenstgöra annat än som styrman och detta oaktadt man vid erhållandet af examensbetyget blifvit tillförsäkrad rättighet att föra befäl på svenskt handelsfartyg till alla hamnar inom Europa samt alla hamnar i Medelhafvet. På detta betyg har han kanske byggt allt sitt hopp för framtiden, och detta hopp blir nu med ens gäckadt. Jag undrar om vid sådant förhållande de talare, som påstått att den nya förordningen icke skulle medföra någon retroaktiv verkan, fortfarande efter denna upplysning kunna vidblifva detta sitt påstående.

Hvad nu beträffar dem, som aflagt styrmansexamen och såväl derigenom som genom uppfyllandet af andra fordringar förvärfvat sig rätt att utöfva sitt kall, så äro de, enligt den nya författningen, ålagda att, för bibehållande af denna rätt, hos Kommersekollegium förskaffa sig styrmansbref. För erhållande af sådant måste man dock visa sig hafva tjenstgjort på större segelfartyg 18 månader. Men nu låter det tänka sig att en person, sedan han aflagt styrmansexamen, omedelbart derpå tagit tjenst på ett ångfartyg och alltsedan innehaft sådan tjenst. Han kan då icke få något styrmansbref, såvida han icke först någon tid åtföljer ett segelfartyg och derigenom uppfyller det erforderliga kompetensvilkoret. Jag hemställer, mine Herrar, huruvida det är billigt att uppställa en sådan fordran på en person, som icke har för afsigt annat än att allt framgent tjenstgöra å ångfartyg.

Enligt hittills gällande förordning har det dessutom varit tillåtet äfven andra, men oexaminerade personer att föra befäl som styrman

på kortare farvatten. Dessa personer, som plägat benämnas bästämän, hafva vanligtvis varit duglige, bepröfvade sjömän, som, oaktadt de icke aflagt någon examen, likväl icke varit obekanta med navigationen. Kunskap deri hafva de merendels under de lediga vintrarne inhemtat af någon äldre examinerad sjökapt. och jag har sjelf under mina sjöresor undervisat sådana personer uti navigation och funnit dem i många fall lika kompetenta, som mången examinerad. att utöfva styrmanstjenst, fastän deras ekonomiska omständigheter icke medgifvit dem att genomgå någon examen. De hafva ock sedermera i sin tjenst visat sig både dugliga och förtjenta af allmänt förtroende. Dessa skola nu blifva nödsakade att innehafva en sådan tjenst och tvingade att återgå till en mera underordnad befattning efter att under många år hafva skött sitt kall på ett oklanderligt, ja berömvärdt sätt.

Kan nu allt detta vara öfverensstämmande med billighet och rättvisa? Svaret kan i min tanke icke blifva annat än nekande, och jag vill hoppas att endast okunnighet om rätta förhållandet varit orsaken till att åtskilliga föregående talare uttalat en motsatt åsigt. I annat fall skulle jag icke kunna förlåta dem, ty de lagar, som man nu söker införa, äro rent af drakoniska.

Hvad maskinisterna angår, så har jag icke så alldeles reda på hvilket inflytande den nya förordningen skulle komma att hafva på deras ställning. Jag har endast, liksom Grefve Sparre, fått en påtryckning från dem, ehuru af en hel annan art än den, som han erhållit. Efter deras egna ord vill jag anföra hurusom de, efter att under flera år hafva haft tjenst på ångbåtar, hvilka gå på Nordsjön, och dervid skött sin tjenst till kaptenens och rederiernas belåtenhet, numera icke skulle vara berättigade antaga dylika tjänster, emedan de icke aflagt erforderlig examen. Kanske skulle dock mången gång dessa unga män, som efter genomgången examen anses kompetenta att sköta ifrågavarande befattningar, vara glada öfver att vid sin sida hafva dessa gamla erfarna och bepröfvade män, som kunde upplysa dem om och hjälpa dem i ett och annat, t. ex. uti till och med en så enkel sak som att laga en skrufgånga, som gått sönder, eller något dylikt.

Mina största betänkligheter mot den nya författningen äro således framkallade utaf den retroaktiva verkan densamma har på rättigheter, som förut blifvit förvärfvade och erkända. Beträffande författningens innehåll i öfrigt, så, ehuru jag väl kan erkänna att den är frukten af ett arbete, som i många afseenden är godt, må Herrarne dock icke föreställa sig, att resultatet på det hela taget är något storverk. Något exempel på att en författning utfärdas, som innehåller retroaktiva bestämmelser med afseende å förut gällande rättigheter, har, mig veterligen, icke förut gifvits vare sig i Sverige eller något annat civiliseradt land.

Då navigationsskolor infördes i vårt land och ställes under statens öfverinseende, så innebar detta en vida större orsak till förändrade bestämmelser i behörigheten att föra befäl, än som nu kan vara fallet. Ty förut hade den, som icke förvärfvat kompetens att föra

*Angående
befäl i svenska
handelsfartyg.
(Forts.)*

Angående
befäl å svensk
handelsfartyg.
(Forts.)

fartyg, endast att undergå examen inför någon privat man, och man kan väl förstå, huru det då mången gång kunde gå; i allmänhet gick examen ock ganska lättvindigt till. Kommo så statens skolor, der man hade att aflägga offentlig examen, och då utkom äfven en ny författning, som bestämde, hvilka rättigheter denna offentliga examen medförde. Men i denna nya författning togs mycken hänsyn till dem, som förut i föreskrifven ordning förvärfvat kompetens till förande af fartyg, ty den säger uttryckligen, att i deras rätt gjorde icke den nya förordningen något intrång. Dessutom skulle den icke träda i kraft förr än efter tre års förlopp, då den nu ifrågavarande författningen från början var afsedd att gälla redan 3 eller 4 månader efter det den blifvit utfärdad. För att visa hur man går tillväga i andra länder, när motsvarande lagar införas, vill jag nämna, att då förordningen utfärdades i England angående deras nu gällande "Masters and Mates Certificates" (motsvarande ungefär våra befälhafvare- och styrmansbref), som skulle träda i kraft den 1 januari 1851, så ålades samtidigt "the Board of Trade," att utan någon afgift gifva certifikat åt dem som före 1 Januari 1851 haft rättighet att föra befäl.

*Section 27 of 13 och 14 Vict. c. 93" stadgar: "Certificates of service are to be given to persons who have served as Masters or Mates before January 1:st 1851 without payment of any fee."

Att jemföra vårt Kommerskollegium med "the Board of Trade", som man i detta fallet har gjort, är heller icke rätt, ty i the Board of Trade utgöras nemligen ledamöterna till en del af praktiska sjömän, hvilket deremot alls icke är fallet med vårt Kommerskollegium. I England får den som vill föra fartyg sålunda äfven sig ålagdt att skaffa sig intyg af offentlig myndighet, men det är, som jag redan visat, uttryckligen föreskrifvet, att dessa certifikat skola meddelas till dem som förut haft denna rättighet utan afgift och utan afläggande af något som helst nytt kompetensprof; jag får endast mitt gamla betyg utbytt mot ett nytt, och det utan vare sig besvär eller kostnad och icke heller beröfvas jag der någon rättighet, som jag i laga ordning förvärfvat. Detta, mine Herrar, är "fair play". Så går man tillväga i andra länder, der anser man sig vid införande af nya bestämmelser skyldig att äfven taga någon hänsyn till förut bestående förhållanden, i stället för att som hos oss helt och hållet kasta dem öfver bord och beträda en alldeles ny väg. Respekten för eganderätten är helt säkert en af de tryggaste grundvalarne för ett samhälles bestånd, och hittills har alltid gällt den grundsatsen, att om jag i laga ordning förvärfvat mig något, det må vara en egendom eller en rättighet, så kan den af ingen människa, ingen författning i världen fräntagas mig, såvida jag icke sjelf förverkar den. Sjelf är jag ingen lagkarl, jag har endast min rättskänsla, som säger mig hvad som är rätt eller orätt, men jag är nog lycklig att kunna i detta afseende åberopa en auktoritet, som jag är förvissad att ingen af Kammarrens ledamöter skall vilja jäfva. Det är nemligen vårt ärade Lagutskott, som i sitt vid denna riksdag afgifna utlåtande No 13 uttalar sig på följande sätt: "Mot hvad motionären i senare punkten föreslår, talar derjemte den till grund för all god lagstiftning liggande

princip, att lagar icke annat än i verkliga nödfall må gifvas tillbakaverkande kraft och dermed redan bestående rättsförhållanden brytas.” Detta är vackra ord och det gjorde mig godt att läsa dem, ty de visa att mina i denna fråga uttalade åsigtter åtminstone gillas af en sådan auktoritet som Lag-Utskottet, och ingen reservation finnes afgifven mot detta betänkande.

Sedan jag nu uttalat mig om den retroaktiva verkan af den ifrågavarande författningen, ber jag att äfven få med några ord beröra dess verkningar för dem, som komma att framdeles tillträda befälet, när de nuvarande tröttnat i sitt hårda yrke. I det afseendet har jag i hufvudsak ingenting att anmärka, utan vill endast fästa uppmärksamheten vid ett par stadganden af mindre väsentlig betydelse, men hvilka jag nästan vore frestad tro hafva tillkommit genom förbiseende. Jag vill då först erinra, att det synes mig vara ett väl stort språng, att från det man hittills fått besegla Nordsjön utan att hafva någon examinerad man ombord, så måste man, så snart denna författning träder i kraft, för dylika resor hafva *två*. Jag föreställer mig, att det hade varit mera lämpligt att härvid så att säga taga ett steg i sänder, så att man nu till en början hade nöjt sig med *en* examinerad man; sedan hade man ju efter t. ex. tio år kunnat stegra anspråken och fordra ytterligare en.

På detta sätt har jag tänkt mig att lagstiftningen lämpligast borde framgå såväl på sjö som land och icke liksom nu, under ifvern att reformera, glömma att lemna våra medborgare tillfälle att förvärfva sig sitt lifsuppehälle i den ordning som god lag och ordning föreskrifva. Det är i allmänhet icke helsosamt för samhällskroppen att göra för stora språng på lagstiftningens bana.

Min andra anmärkning afser den gräns man uppdragit mellan de farvatten, som få beseglas af examinerade och oexaminerade skeppare. I detta afseende har man tänkt sig en linie dragen mellan Skagen och Lindesnäs. En sådan gräns är dock icke alltid under en resa så lätt att iakttaga; det kan ju hända att man blir vinddrifven, och det står då icke i en befälhafvares makt att hålla sig inom den föreskrifna gränsen. De af Kammarens ledamöter, som förut yttrat sig i denna fråga och som bo inne i landet vid insjöarna eller vid Östersjön, känna naturligtvis icke så mycket till denna olägenhet som de, som bo på westkusten, der man snart sagdt icke kan komma till sjös, utan att riskera att komma i beröring med denna linie.

Under en längre tid hafva svenska små fartyg haft en liflig trade från hamnarne vid westkusten, t. ex. Halmstad, Falkenberg och Varberg, till Bergen och Stavanger, t. ex. seglat med spanmål eller stäf, och hvarifrån de återkommit med återfrakt af sill eller fisk. En stor del af skärgårdsbefolkningen har sysselsatt sig med och haft sitt uppehälle af denna skeppsfart. Deras små fartyg hafva varit bemannade oftast med blott tre personer, två äldre sjömän och en pojke. Enligt den nya författningen skola dessa två vara examinerade för att få företaga en sådan resa, oaktadt de dervid hafva höga landet att följa och oaktadt vägen, den de i allmänhet mycket väl känna, till stor del kan gå inomskärs, och äfven om de hålla öppna sjön längs kusten,

Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)

*Engländerne
befäl å svenska
handelsfartyg.*
(Forts.)

hafva de nästan öfverallt flere närbelägna bekanta goda hamnar att i nödfall anlöpa.

Det förundrar mig, att man nu velat uppresas en sådan kinesisk mur mellan Sverige och Norge, då det allmänna sträfvet hittills varit att så mycket som möjligt få bort alla onödiga skrankor mellan dessa brödraländer. En sådan tendens till friare lagstiftning genomgår såväl 1842 års som alla senare författningar. Tro Herrarne, att en kustbo från trakten af Strömstad lättare seglar till Haparanda än till Stavanger? Till Haparanda skulle han emellertid få föra fartyg utan att hafva undergått någon examen, men deremot icke till Stavanger. Det är dessa små anmärkningar jag velat göra angående förordningens inverkan på framtida förhållanden.

Vidare vill jag fråga: hvad nytta göra dessa nya befälhafvare- och styrmansbref? Hvilken ökad kompetens får man genom att lösa ett sådant bref? Om man vill skärpa bestämmelserna rörande befälhafvares och styrmans kompetens, hvarföre inför man icke i stället dessa bestämmelser i reglementet för navigationsskolorna? De äro en statens institution. Vanligen är någon af flottans officerare föreståndare för en sådan skola, och han är väl mera kompetent att bedöma en sjömans duglighet. I stället har man förlagt denna pröfning till Kommerskollegium, som icke kan skilja på en slättoppare och en råseglare! Det hände nemligen en gång, då en befälhafvare skulle derstädes utlösa sitt befälhafvarebref och dervid företedde intyg, att han under föreskrifven tid seglat med skepp och briggar, att man i Kommerskollegium invände, att han icke seglat med *råseglare*. Man förstod så litet af dessa saker i Kommerskollegium, att man icke ens visste, det skepp och briggar alltid måste vara råseglare, och likväl, mine Herrar, skola sådana män pröfva vår kompetens såsom sjömän! Jag kan icke förstå, hvarföre icke de gamla kompetensbetygen skola få gälla lika väl nu som förut. Och vill man hafva skärpta kompetensvilkor, så bör man, såsom jag nämnt, föreskrifva dem i reglementet för navigationsskolorna. Då man nu en gång läst sin föreskrifna kurs och i öfrigt fullgjort, hvad enligt hittills gällande författningar uppstälts såsom kompetensvilkor, så heter det nu, att allt detta har icke längre någon betydelse; man måste för att få behålla den rättighet, man redan i behörig ordning förvärfvat, lösa nytt kompetensbetyg och, om man icke kan uppvisa alla dertill erforderliga intyg, så är allt, hvad man kostat på sig för genomgående af examina vid navigationsskolan, bortkastadt. Genom åläggandet för hvar och en, som önskar erhålla styrmans- eller befälhafvarebref, att derom göra ansökning hos Kommerskollegium, få dessa sjömän vidkännas nya kostnader. Dessa kostnader äro visserligen icke i och för sig stora; men 20 kronor äro dock för mången af detta yrke en ganska känbar utgift. Han måste dock offra dem åt Kommerskollegium för att kunna skaffa sig någon plats och komma i verksamhet. Han skulle med denna summa kunna för lång tid skaffa bröd för sina små hungriga barns munnar, hvilkas hunger han nu icke mäktar stilla, ty han måste om möjligt skaffa sig kompetens, så att han framdeles kan komma i verksamhet, medel härtill måste anskaffas, för att lösa ut betyg från prest, läkare och

Kommerskollegium. Detta, mine Herrar, är att taga brödet ifrån barnen och kasta — bort.

Hvad som emellertid förefaller mig vida mer betänkligt, är att denna författning icke står väl tillsammans med Sveriges rikets grundlagar. I Regeringsformens 16 § heter det: "Konungen bör rätt och sanning styrka och befordra, vrängvisa och orätt hindra och förbjuda, ingen förderfva eller förderfva låta till lif, ära, personlig frihet och välfärd" (jag lägger särskild vikt vid detta ord, ty deri inbegriper jag utsigten att ärligen kunna förvärfva sitt dagliga bröd) "utan han lagligen förvunnen och dömd är." Ja, sker det efter laga ransakning och dom, då har man naturligtvis ingenting att anmärka. Det heter vidare, att Konungen "skall ingen afhända eller afhända låta något gods, löst eller fast". Nu har jag den föreställningen, att mitt betyg — det är mitt gods, min egendom. Det är genom det, som min person får ett högre värde och som jag kan skaffa mig en bättre anställning. Jag har offrat penningar, tid, möda för att förvärfva mig denna min egendom. Förgäfvets skall jag väl icke hafva gjort dessa uppoffringar! Och ändock vill man nu genom en lagparagraf beröfva mig denna min egendom! Vidare står det i samma grundlagsparagraf, att Konungen icke får afhända någon hans egendom "utan ransakning och dom i den ordning Sveriges lag och laga stadgar föreskrifva". Nu vet jag icke, om Sverges lag och laga stadgar medgifva något sätt att beröfva en person hans en gång lagligen förvärfvade rättighet. Men, som jag nämnt, säger Lag-Utskottet, att man icke får göra det och således får jag väl anse att det är orätt, när så sker.

Detta är den betänkligaste delen och som gjort att jag med sådan ifver satt mig emot ett slikt intrång. Ty om denna förordning äfven icke skulle, efter min förmodan, komma i direkt kollision med grundlagen, så *tangerar* den dock så nära, att åtminstone icke jag kan märka skilnaden. Det var, som sagdt, egentligen detta jag ville framhålla.

Herr Peyron har här i Kammaren förklarad, att han är chef för Sveriges största rederibolag. Det är en omständighet, som måste väga tungt i vågskålen och som borde göra honom till en auktoritet i frågor rörande sjöfarten. Jag har icke någon lång riksdagsmannaserfarenhet och vet således icke, hur han förut handskats med sjöfarten, men efter hvad jag hörde i fjor, då en af mig väckt motion angående en lotsfråga förevar till behandling inom denna Kammare, tror jag icke att det är så helt med hans kännedom om sjöfarten och dit hörande frågor. Såsom stöd för min åsigt återopade jag då, att de mindre fartygen icke vunne den lindring i skyldighet att taga lots, som de större fartygen. Häri instämde Utskottets ordförande, som äfven då var densamme som den nuvarande. Jag syftade då på den förordning, som befriar fartyg, hvilka under ett kalenderår erlagt fyr- och båkafgift för fem gånger inkommande och fem gånger utgående, från skyldigheten att derefter under samma år taga lots eller betala lotspenningar, då lots ej anlitas. Då uppträdde Herr Peyron och sade, att han beklagade att icke inom Utskottet funnits någon person, som kunnat upplysa Kammaren, att denna författning är "en

Angående
befäl ävenske
amtsstyrelse.
(Forts.)

Angående
söjäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)

fullkomlig chimère“, och att det nästan icke finnes något fartyg, som kunnat få den åberopade bestämmelsen tillämpad till sin fördel. Men kort derefter förekom i Post- och Inrikes Tidningar en uppsats, der det hette: “Hade i Utskottet funnits någon person, som lemnat *dylrika* på kännedom om “verkliga förhållandet“ grundade upplysningar, synes Utskottet just hafva varit att beklaga, emedan det då råkat ut för upplysningar af det slag, som anses tjena till allmänhetens förvillande“. Det är skarpa ord, men de hafva icke blifvit vederlagda. I samma tidningsuppsats redogöres också för förhållandet med det af Herr Peyron såsom exempel åberopade fartyget. Deraf ser man, att detta fartyg under sommaren 1878 gjorde 25 (icke 14) resor fram och åter mellan Stockholm och Lübeck. Således gjorde dess redare just på grund af ofvannämnda författning en vinst af 2,673 kronor. Detta tycks Herr Peyron icke känna till, fastän han sjelf kanske fick vara med om att dela denna vinst, utan klagar både på regeringen och småfartygen.

Efter denna upplysning torde det icke förundra någon, att jag icke lägger så mycken vikt vid hans ord, utan emottager hans upplysningar med varsamhet.

Det är en sak att vara aktieegare i ett rederibolag i en stad, der stor grosshandelsrörelse drifves på sidan af rederirörelsen och der således sjöfarten är en bisak och affärer hufvudsak, men helt annorlunda gestaltar det sig på fiskelägena vid våra klippiga stränder; der är sjöfarten hufvudsak och enda näringen. Den, som känner till förhållandena der, kan icke så lätt antaga en sådan förordning som den nu ifrågavarande.

Samme talare på stockholmsbänken yttrade också, att jordbrukaren nu måste vara mera lärd än förut. Ja, det är möjligt, men det har åtminstone icke kommit någon Kongl. förordning med stadgaande att en jordbrukare skall genomgå hvarken Alnarps eller Ultuna eller något annat landtbruksinstitut för att få sköta sin jord, utan han sköter den såsom han för godt finner och ingen kan klandra honom därför. Här åter är ett helt annat förhållande, här får icke hvem som helst drifva sin näring, så att den jemförelsen duger icke. Herr Peyron jemförde oss också med norrmännen, men jag tror att de, med all respekt för dem i öfrigt, hvad navigationssskolor beträffar, stå mycket lägre än vi. I Norge fordras endast eu några veckors kurs i navigation, under det en sådan kurs i Sverige varar 6 à 7 månader, ja stundom ända till 2 år. Det är detta, som gör skillnaden så stor.

Vidare säger han att det är endast ett fåtal matrosar i Bohuslän, som göra väsen af denna sak. Förmodligen åsyftar han dervid den landsort, för hvilken jag har den äran att vara representant. Men om så ock vore förhållandet, så är jag i allt fall honom tacksam dertfore, att han tror mig om att tänka äfven på dessas välfärd och att hysa goda tankar om dem; ty äfven de äro svenskar och fordra *skydd* af svensk lag. Det finnes dock andra kuster af Sverige, der sjöfart idkas, t. ex. Roslagen, för hvilken sjöfarten måhända är en lika vigtig näringsgren som för Bohuslän. I Roslagen är sjöfarten i stark tillväxt och den

utvecklar sig der icke så mycket på teoretisk, utan fastmera på rent praktisk grund. För öfrigt göra sig olägenheterna af i fråga varande författning gällande längs efter hela kusten. Talaren säger också att vid 1885 års slut vi skola stå på samma punkt som nu; men om han hade läst igenom hela betänkandet, så skulle han hafva funnit att i andra punkten hemställles, att förordningen skall underkastas en revision, verkstald af praktiskt duglige män m. fl., innan den får träda i verkställighet.

*Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)*

Herr Lovén har yttrat att det icke vore nog att hafva praktiske och duglige sjömän om bord, utan borde dessa jemväl kunna *segla på landbacken*. Huru sådana sjömän på grund af den öfverklagade förordningen kunna erhållas mer än förr, är något som öfvergår min fattningsförmåga; men om han dermed afsåg deras förmåga att kunna reda sig i afseende på redovisning och hvarjehanda med befälhafvarebefattningen förenade affärsförhållanden, så kan ifrågasättas, om den saken blir afhjelpat genom den författning, som på Kommerskollegii tillskyndelse sett dagen. Bättre hade då varit att i sammanhang med examen föreskrifva en kurs i bokhålleri vid något af våra handelsinstitut för de blifvande befälhafvarne. För öfrigt anser jag att våra gamla bepröfvade praktiske män, hvilka under littills gällande vilkor fått föra fartyg, i nämnda afseende reda sig bättre än dessa ynglingar, som nyligen undergått examen vid våra navigationsskolor. Jemväl i detta fall är författningen alldeles felaktig, och således ligger äfven i denna omständighet ett ytterligare skäl för att uppskjuta tiden för dess praktiska tillämpning.

Jag vänder mig nu till den ärade talaren på elfsborgsbanken. Han är troligtvis den skarpaste och mest bevandrade i denna sak. Ja, mine Herrar, jag säger detta utan att skämta, ty, såsom Herrarne behagade erinra sig, han har varit ordförande i den komité, som fått till uppdrag att utarbета förslag till en lag, som afser att förekomma olyckshändelser till sjös. Jag vill i förbigående nämna, att det förmodligen är på tillrådan af denna komités ledamöter, som initiativ tagits till i fråga varande författning, och på dem faller sålunda hela ansvaret. Först och främst må jag då göra några anmärkningar mot sammansättningen af denna komité. Man hade väl kunnat haft anledning att antaga, att der i första rummet skulle insättas representanter för den vanvårdade sjöfarten. Huruvida detta skett, kunna Herrarne sjelfve finna, då jag nämner att ledamöterna utgjordes af Landshöfdingen i Elfsborgs län, Herr Grefve Sparre, en tjänsteman i något af embetsverken, som heter Staël von Holstein, hvilken jag för öfrigt icke har nöjet känna, samt dispachören härstädes Herr d'Aubigné — dessa tre kunde naturligtvis icke få betraktas annat än som jurister i denna fråga. — Så skulle man nu ändtligen lemna plats äfven för två sjöförfarne män, fastän ju redan öfvervigten var gifven i de förras händer och desse blefvo begge direktörer för assurancesbolag. Det är verkligen "en händelse, som ser ut som en tanke". Det var således ingen, som egentligen representerade sjöfarten — ty att assuradörer härvid hafva andra mera egennyttiga intressen att bevaka än sjöfartsnäringsens bästa, torde vara allom väl bekant. — När man vidare

Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)

betänker, att assurancesbolag skrifer sin egen lag, i form af reglementen, och hvaruti de hafva rättighet att uppställa hvilka fordringar som helst på de fartyg, för hvilka de teckna risker, för att betrygga sin egen säkerhet, så torde det vara tvifvelaktigt, huruvida deras intressen få göra intrång på sjöfartslagstiftningen i allmänhet. Det finnes, mine Herrar, många skeppsredare, som icke hafva sina fartyg assurerade, och dessa borde väl åtminstone få anses fria från ett dylikt intrång. Sammansättningen af denna komité har således icke kunnat annat än väcka min och många andras förundran och endast på grund af denna sammansättning kan man förklara, att ifrågavarande författning tillkommit i det skick, hvori den nu föreligger. Man har dock i detta afseende mindre förebräelser att göra mot dessa tre män, som suttit i komitén i egenskap af jurister, ty det var icke deras sak att särskildt påpeka, huru drakoniska dessa lagbestämmelser voro i deras praktiska tillämpning, utan det hade tillhört dem, som skulle representera sjömansyrket; men deröfver må man väl förvånas, att då den ärade ordföranden i denna komité nu blifvit både i tal och skrift undervisad om det misstag, komitén begått af den betänkligaste art, han såsom representant i den svenska riksförsamlingen kan uppträda till försvar för en sak, sådan som denna, samt göra sig till målsman för en förening af några unga maskinist-elever, som fåka efter de gamla sjömannens lefvebröd. Jag har endast hört omtalas tvenne föreningar, som öppet förklarar sig icke hafva respekt för eganderätten, hvilka på detta sätt velat roffa åt sig andras egendom; den ena af dem var de franska kommunarderne och den andra denna maskinistförening, för hvilken Grefve Sparre här gjort sig till tolk.

Ehuru många skäl ytterligare skulle kunna anföras, så skall jag emellertid icke längre upptaga Kammararens tid, utan får på grund af hvad jag nu anfört yrka bifall till Utskottets förslag i dess helhet och hoppas jag att för den svenska sjöfarten icke förgäfvades hafva anropat den svenska representationens hjälp.

Herr Axell: Den ärade representant, som inledde debatten, började sitt föredrag med att vidlyftigt argumentera mot en åsigt, som hvarken Herr Ödman eller jag eller Utskottet någonsin framställt. Vi hafva nemligen aldrig bestridt, att icke förordningen af den 22 November 1878 innehölle bestämmelser, som äro ganska väl på sin plats. Utskottet, som yttrar sig härom på sidan 3, säger äfven att den princip, hvarå förordningen sig stöder, eller att höja fordringarna på teoretisk och praktisk insigt, måste anses riktig.

Den talare på vestgötabänken, som sedermera yttrade sig mot motionerna och mot Utskottet, använde samma argumentation under $\frac{1}{4}$ -dels timme, ehuru den icke alls träffar den sak, som nu är i fråga. Han hemstälde bland annat, om vi verkligen ville riskera svenska handelsflottans anseende.

Vi, som yrka en revision af förordningen, anse oss emellertid lika måna som Herr Landshöfdingen i Elfsborgs län om vår handelsflottas utmärkta anseende, hvilken ock är höjd öfver allt tvifvel. Vi hafva icke heller något emot att de skärpta bestämmelserna i fråga

om kompetens tillämpas på hvarje skeppare, styrman eller maskinist, som icke förut haft sådan anställning inom svenska handelsflottan. Men hvad vi nödgas motsätta oss, det är att författningen verkar retroaktivt, så att de, som nu hafva sitt lefvebröd såsom fartygsbefälhafvare, styrmän eller maskinister, genom ett penndrag af Kongl. Maj:t beröfvas detsamma. Skilnaden mellan yrkandet på en revision i ändamål att få bort ur förordningen dess retroaktiva verkan äfvensom några andra opraktiska bestämmelser och det yrkande på förordningens fullständiga upphäfvande, hvilket våra motståndare vilja påbörda oss, är så stort och i ögonen fallande, att jag icke skulle besvärat Herrarne med att framhålla densamma, så vida icke af den förste talarens fördrag framgått att han, ehuru stor skeppsredare, icke hade denna skilnad fullt klar för sig och man således ännu mindre kunde vänta detta af de öfrige af Herrarne.

Den förste talaren påstod, att vi ville göra de retroaktiva verkningarne af författningen större än de i sjelfva verket voro, och Herr Grefve Sparre höll före, att någon retroaktiv verkan alldeles icke förefunnos. Uti betänkandet, sidan 3, finnes dock specificeradt, hvaruti den består, och den siste talaren, med sin lefvande erfarenhet från sjön, har dessutom nyss satt fingret just på de ställen, der denna verkan förnimmes. Huru kan man då säga, att författningen icke verkar retroaktivt? Jo, det gör den, och det på alldeles samma sätt som om man i dag föreskrefve, att t. ex. en landshöfding måste vara *medicine doktor*, och Herr Grefve Sparre med anledning deraf måste afgå från sin befattning som landshöfding i Elfsborgs län. En olikhet härutinnan förefinnes dock, och den består deruti, att Herr Grefven vid sin afgång kan draga sig tillbaka till sina jordagods, under det att de stackars sjömän, om hvilka nu är fråga, icke hafva för sig så väl bestäldt.

Den ärade Grefven hade nyss i sin hand ett papper, underskrifvet af 110 maskinistelever, som hålla på att taga maskinistexamen i Göteborg. Det är mig synnerligen okärt, att denna ungdom låtit förleda sig till att underskrifva en handling, som går ut på ett fikande efter andras lefvebröd. Jag kan icke annat än beklaga detta. Men jag skulle ännu mer beklaga, om vi, svenska folkets representanter, ville taga brödet ur munnen på gamla sjömän för att gifva det åt dessa pojkar. Jag tror dock icke att det skall hända att vi göra oss skyldige till något sådant.

Den förste talaren har sagt, att författningen jemte en del felaktiga bestämmelser innehölle så många goda, att han ansåge det vara bäst att nu antaga den. Sedermera kunde man ju låta suppliker regna ner öfver Kongl. Maj:t, ända tills man finge Förordningen ändrad i alla punkter, der densamma tarfvar ändring. I strid med denne talare anser jag det tvärtom vida bättre, att man *först* rättar felen i ett lagförslag och *sedan* antager detsamma. Det kan icke vara skäl för den administrativa lagstiftaren och ännu mindre för Riksdagen att, om man finner ett lagförslag innehålla saker, som äro så att säga på tok, antaga det under förhoppning att dessa sedermera skola blifva ändrade. För min del vill jag icke vara med derom.

Angående
befäl å svensko-
handelsfartyg.
(Forts.)

Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)

Den ärade Grefven har vidare sagt, att motståndet emot förordningen kommer icke ifrån sjökaptenerne, styrmännen och maskinisterne, utan från en sniken klass af redare, som vill hafva folk för godt pris. Jag vågar dock förklara att detta icke är sanning. I en ganska väsentlig punkt äro visserligen vi redare berörda af författningen. Men jag kan upplysa Herr Grefven derom, att jag för egen del icke hade någon kännedom om författningen förr, än jag i min egenskap af riksdagsman fått emottaga adresser från i min ort boende sjöfarande af ofvan uppgifna klasser, med begäran att jag skulle motionera om uppskof med författningen och dess ändring i vissa delar. För öfrigt, om Förordningen nu leder redareintresset på ett för oss ganska kämbart sätt, så får man väl icke undra på att vi redare, eftersom vi vid Riksdagen äro representerade, här gifva luft åt vårt missnöje. Det är just ej heller någon småsak det är fråga om. Emellan Haparanda och Stockholm finnas nemligen kanske inemot 100 mindre bogserbåtar. Enligt författningen af 1878 skola dessa båtar hädanefter vara bemannade med för det första examinerad befälhafvare och för det andra examinerad maskinist, under det att man nu till dessa befattningar använder hvilka personer som helst, som dertill kunna finnas lämpliga. Detta gör att det hädanefter blir för egare af sådana båtar omöjligt att hädanefter hafva dem i gång, emedan genom de högre löner, som dessa examinerade personer måste betinga sig, utgifterna blifva för stora i förhållande till inkomsterna. Ett sådant tillväggående emot oss redare är ungefär af samma beskaffenhet som om vi här genom en lag skulle bestämma att Herr Grefvens spann skall köras af två kuskar, som gått igenom körskola, eller att i vagnen skulle finnas plats för 8 personer i stället för 4. Om så stadgades, tror jag icke att Herr Grefven skulle låta trösta sig med samma råd som han så lättvindigt gaf oss redare, eller att bygga om vagnen. En administrativ bestämmelse, som innehåller en sådan absurditet som den jag nyss påpekat, är orimlig. Intet fartyg af denna klass har ju gått förloradt, intet menniskolif har blifvit spildt, ingen anmärkning emot det sätt, hvarpå nuvarande befälhafvare fullgjort sina åligganden, har kunnat göras. Hvadan då denna onödiga, opraktiska och för en del samhällsmedlemmar rent af förderfliga bestämmelse?

Den ärade talare, hvars ord jag redan flera gånger upptagit till besvarande, har sagt, att det icke skulle vara lämpligt för Riksdagens Andra Kammare att i en fråga, så omtvistad som denna, uttala en bestämd önskan. Jag bestrider emellertid på det högsta, att denna fråga är omtvistad. Åtminstone är den icke omtvistad bland de sakkunnige, ty äfven de Herrar skeppsredare, som här i dag uttalat sin belåtenhet med förordningen i *allmänhet*, hafva dock medgifvit, att flere bestämmelser uti densamma behöfde ändras. Den ene af de två skeppsredare, som här yttrat sig, har haft den uppfattningen, att man borde taga Förordningen sådan den är, men sedan söka få ändring i densamma. Den andra åter har instämt i det yrkande, som innehålls i min motion. Ingen af dem har således bestridit att förordningen tarfvade en revision. Och gå vi till de sjöfarande, vill jag påstå, gent mot den ärade talaren på elfsborgsbänken, att icke 5 procent

af denna klass skulle vilja antaga förordningen sådan den för närvarande är skrifven.

Jag medger, att det sätt, hvarpå Utskottet formulerat sin hemställan, skulle kunna gifva auledning att tro det den uppfattning varit rådande hos såväl motionärerna som Utskottet, att vi skulle önska skjuta förordningens tillämpning så långt bort som möjligt och helst icke vidare se den åter. Detta har emellertid åtminstone icke varit min mening. För min del önskar jag blott att frågan må blifva utredd af sakkunnige män, hvilket icke kan anses hafva skett genom den behandling den erhållit i en komité af 3 jurister och 2 assuradörer, af hvilka ingen kan anses hafva representerat sjöfartens intresse. Vi begära att sakkunnige män och föreningar i vårt land, bland hvilka jag må nämna rederi-, sjökaptens-, styrmans- och maskinistföreningar, måtte lemnas tillfälle att yttra sig och afgifva utlåtande i frågan, innan den beslutas.

Då jag icke vill riskera röstspliftring, hade jag tänkt instämna i det slut, hvartill Utskottet kommit.

Då nu emellertid flere talare ansett att, om frågan uppsköttes så länge som till 1885, detta vore att undanskjuta hela lagens tillämpning, och att uppskofvet således icke borde begäras längre än till år 1882, hvilket jag ock i min motion föreslagit och är mest böjd för, så förenar jag mig i Herr Stackelbergs yrkande i detta syfte.

Som tiden långt framskridit och ytterligare många ledamöter begärt ordet för att yttra sig angående det förevarande ämnet, uppsköts den vidare öfverläggningen till kl. 7 e. m., då detta sammanträde komme att fortsättas; och åtskildes Kammarens ledamöter kl. 3 e. m.

In fidem

H. A. Kolmodin.

*Angående
befäl å svenska
handelsfartyg.
(Forts.)*