

N:o 5.

Ank. till Riksd. kansli den 7 februari 1902, kl. 12 midd.

Utlåtande, i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.

Lagutskottet har till förberedande behandling mottagit två inom Andra Kammaren väckta motioner, n:is 1 och 16, i hvilka föreslås skrifvelse till Kongl. Maj:t i syfte att medelst föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m. söka förekomma eller minska de med sjöfarten förbundna faror.

Den förra bland dessa motioner har afgifvits af herr *J. A. Kinnman*, hvilken bland annat anför följande:

»Vid 1901 års riksdag inlemnade jag motion angående lagbestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror.

Motionen, som betecknades med n:o 8, behandlades af särskilda utskottet n:o 2, hvilket i utlåtande, n:o 6, af den 12 april 1901 delgaf Riksdagen resultatet af sin behandling, hvilket resultat utmynnade i tillstyrkande af två utaf de framställda önskemålen, medan de öfriga afstyrktes.

Då utskottets utlåtande förekom till behandling i Riksdagens Andra Kammare den 20 april, beslöt emellertid kammaren för sin del, att skrifvelse skulle aflätas till Kongl. Maj:t icke allenast i de två af utskottet tillstyrkta punkterna, utan äfven angående

dels fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt medikament och förbandsartiklar,

dels fartygs nedlastning, däckslasters höjd och besättningens styrka, och

dels kontroll å fartygs sjöduglighet genom besigtningar.

Första Kammaren biträdde emellertid icke Andra Kammarens beslut i vidare mån än utskottet föreslagit.

Jag tillåter mig emellertid att i år återkomma med motion i samma syfte, nemligen med anhållan om utredning angående bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, då saken är af största vikt för den stora del af landets befolkning, som har sitt lifvebröd genom sjöfartsyrkets utöfvande.

Beträffande då först frågan om fartygs nedlastning, anför utskottet, att det skulle vara ett nästan olösligt problem att finna någon allmän-giltig grund för bestämmelser derom. Ett sådant påstående är alldeles orimligt, då det sedan långliga tider tillbaka funnits en af både praktik och teori bevisad allmän-giltig grund för fartygs nedlastning, den enda beräkningsgrund, som också kan ifrågakomma och som är tillämplig för alla fartyg, nemligen att ett visst förhållande emellan volymerna af fartygets i vattnet nedtryckta del och den del af fartyget, som är öfver vattnet, ej får öfverskridas, om fartyget skall kunna hålla sig i sjögång. Sätten att bestämna detta förhållande kunna vara olika. Så har man t. ex. i äldre tider, då förhållandena mellan fartygs längd, bredd och djup voro i det närmaste lika för alla sjögående fartyg, brukat bestämma högsta nedlastningen efter fartygets djup i rummet så, att den s. k. »frisidan» eller den del af fartygssidan, som varit öfver vattnet midskepps, beräknats till visst antal tum på fot af djupet i rummet.

För resor öfver de större världshafven beräknades frisidan till 3 tum på fot af djupet i rummet, men för kortare resor nöjde man sig med mindre frisida.

Den gamla välkända s. k. Lloyds regel hette: *Freeboard = 2 to 3 inches p. foot depth of hold*. Så länge endast segelfartyg af någorlunda liknande proportioner användes, erhöll man på detta enkla sätt ett passande förhållande emellan den nedtryckta delen och den del af fartyget, som var öfver vattnet, men med införandet af lastångare och de förbättrade proportioner, som kunnat gifvas segelfartyg genom användande af jern eller stål till byggnadsmaterial, har det gamla beräkningssättet visat sig alldeles otillräckligt för bestämmande af den

frisida, som erfordras för erhållande af det lämpliga förhållandet emellan fartygs öfvervattens- och undervattensdel.

I England tillsattes emellertid en komité för uppställande af vissa lätt tillämpliga regler för finnande af den nedlastningsgräns, som lemnade erforderlig del af fartygskroppen öfver vattnet, eller tillräcklig s. k. reservflytkraft. Såsom resultat af denna komités arbeten utfärdades de klart uppställda och lätt tillämpliga »Board of Trade Freeboards tabeller», om hvilka ju äfven utskottet fäller omdöme, ehuru de påtagligen icke varit för utskottet tillgängliga. Om dessa tabeller genomsetts, skulle äfven i dem bland annat funnits en lätt tillämplig tabell för reduktioner till följd af vattnets olika salthalt, reduktioner, som utskottet framställt såsom hardt när olösliga eller åtminstone i särskildt hög grad svåra.

Dessa Freeboardstabeller äro så tydligt uppställda, att en hvar med den kännedom i aritmetik, som fullständig folkskolekurs förutsätter, lätt kan uträkna lastliniens höjd för hvilket fartyg som helst på alla farvatten och på alla årstider.

Utskottet anför vidare fullkomligt riktigt i sak, att genom *utsättande* af en *lastlinie* ett fartyg mången gång kunde tvingas att lasta djupare än önskligt vore, men detta uttalande visar, att utskottet helt och hållet missuppfattat hvad jag i min motion i den delen begärt eller afsett.

Till förekommande af missförstånd har jag i min motion icke nämnt något om *lastlinies* *åsättande*, utan endast begärt föreskrifter angående fartygs högsta nedlastning, hvars öfverskridande är förenad med ansvar enligt lag. Jag har ej begärt annat eller mera, än att bestämda föreskrifter skola lemnas, och det är ju alldeles tillräckligt, att bestämda mått för högsta tillåtna nedlastning finnas angifna i fartygets handlingar, t. ex. mätebref och folkpäss.

Befälhafvaren skulle naturligtvis hafva rätt att lasta fartyget mindre, om han så ansåg tillräddigt, men först om han lastade djupare än föreskrifvit blifvit, skulle han vara underkastad ansvar enligt § 292 sjölagen. Derigenom förändrades visst icke någon princip i sjölagen, såsom utskottet befarat, ansvaret låge fullt qvar på befälhafvaren, men han blefve underkastad kriminelt ansvar, först när han medvetet öfverskridit en bestämd gräns.

Utskottets hela uppfattning om svårigheten att bestämma, huru djupt ett fartyg får lastas, borde ju visa, huru orimligt det är att fordra af befälhafvaren, att hans individuella uppfattning i en så svår fråga skall kunna vara underkastad kriminelt ansvar. Den engelska lagen

ålägger befälhafvaren kriminelt ansvar först när han »*knowingly*» eller med vetskap gjort en lagstridig handling, men den svenska sjölagen ålägger befälhafvaren kriminelt ansvar, när han *bort inse*, att han lastat fartyget för hårdt. Om befälhafvaren, kanske första resan med ett alldeles okänt fartyg, *bör inse*, huru djupt fartyget med säkerhet kan lasta, har då icke lagstiftaren, som föreskrifvit fängelsestraff för en oriktig uppfattning, *bort inse*, huru ett fartyg skall lastas, och bort gifva bestämda föreskrifter för vederbörande att följa, så att det kriminella ansvaret följt på brottsliga handlingar och icke på felaktiga uppfattningar i en sak, som till och med sjöfartsutskottet funnit svår att bestämma?

Då nu tydliga föreskrifter emellertid saknas, så är det ju tydligt, att en öfverlastning, äfven utan brottslig afsigt eller utan visshet om att man begår ett brott, lätt kan ske, och det ligger därför städse en fara för besättningen uti att föreskrifter saknas.

Sjölagens stadgande i § 87 om rätt för besättningen att vägra gå med fartyget, i fall det bland annat är för djupt lastadt, har visat sig vara fullkomligt värdelöst, ty dels kan ingen anmälan om öfverlastning ske, utan att styrman eller maskinist biträder anmälan, dels skall yttrande om klagomålens befogenhet afgifvas af en besigtning, för hvars sammansättning, sakkunskap och ovelld man icke har den allra ringaste garanti, och dels äro de klagande underkastade strängt ansvar, i fall den oberäkneliga besigtningen skulle uttala en för dem ogynsam åsigt.

Funnes det en officiel besigttningsförrättning, liknande anordningen för besigtning af passagerarefartyg, med bestämda föreskrifter att gå efter, vore det ju en helt annan sak, då kunde stadgandet möjligen vara till någon nytta för kontrollerande af sjövärdigheten, men nu saknar denna paragraf hvarje praktisk betydelse.

I fall mätebref och folkpäss innehölle bestämdt angifvande af fartygets minsta tillåtna frsida för olika farvatten, olika slag af laster och vid olika årstider, kunde besättningen lätt kontrollera, i fall fartyget lastades för djupt, och de hade då *fakta* i stället för *omdömen* att lägga till grund för åberopande af § 87 sjölagen.

Saken vore visst icke så svår, som utskottet föreställt sig, någon princip i lagen skulle icke, såsom utskottet antagit, förändras, om definitiva bestämmelser angående högsta tillåtna gräns för fartygs nedlastning antoges, ansvaret skulle ändå, och med ännu större skäl än hittills, ligga på befälhafvare och redare, om fartygen öfverlastades, och bestämmelser angående fartygs nedlastning skulle visst icke, såsom

utskottet befarar, förringa möjligheterna för den svenska sjöfarten att bestå i täflan med andra länder, ty denna täflan skall väl vara grundad på säkra och pålitliga tillvägagångsöden och icke på den osäkra vinst, som tillfälligtvis kan uppstå genom att fartyg få taga något större last, än säkerheten tillåter. Den täflan, som skall söka bestå endast genom hänsynslöst åsidosättande af säkerhetens kraf, är icke någon sund täflan, och i fall människolif derigenom riskeras, äro sådana medel till täflan absolut förkastliga. Det är väl då bättre, att rederinäringens idkare söka vinna öfverlägsenhet i täfningen genom anskaffande af fördelaktiga fartyg och praktisk insigt samt vakenhet i rederinäringens utöfvande. Omsorgen om säkerhet och trefnad för utöfvarne af sjömansyrket verkar dessutom till rederinäringens bästa och är således ett hjälpmedel till framgång i täflan med andra och icke tvärtom. Erfarenheten visar också, att de mest framgångsrika rederierna äro just de, som behandla sitt folk väl.

Rederier kunna äfven utsättas för förlust såsom en direkt följd af att bestämda föreskrifter om fartygs nedlastning saknas. För cirka 8 år sedan var ett fartyg uppehållet ungefär 6 månader i Göteborg, emedan befälhafvaren åtalades för öfverlastning af fartyget. Befälhafvaren lyckades dels genom dyrbar teknisk utredning och dels genom styrkande af att fartyget icke ens var lastadt så djupt, som Board of Trade Freeboards regler medgäfvos, att efter 3 månaders dyrbar rättegång blifva frikänd från åtalet, men årstiden var då otjenlig för afsegling, och han måste qvarligga till våren. Hade bestämda föreskrifter funnits till ledning för besigtningssmän, åklagare och domare, så hade rederiet besparats den stora förlust, som det nu fick lida.

Bestämda föreskrifter om fartygs nedlastning kunna således icke annat än vara till nytta för såväl redare som befälhafvare och besättning.

Beträffande vidare frågan om bestämmelser angående däckslaster, så kunna, såsom utskottet äfven anført, ungefär enahanda erinringar göras derom, som om bestämmelser angående fartygs nedlastning.

Bestämmelser om höjd af däckslaster finnas visserligen endast i England, och dessa engelska bestämmelser äro, såsom utskottet riktigt framhåller, icke alls förtjenta af att tagas till efterföljd. De hafva tydligen formulerats af personer, som varit alldeles främmande för sjöfarten, men det bevisar ju icke alls, att praktiska bestämmelser härom äro omöjliga att åstadkomma eller obehöfliga. Tvärtom visar erfarenheten, att befälhafvare, helst nyantagne befälhafvare, som ännu ej känna sitt fartyg, i saknad af hvarje regel för bestämmande af däckslasters höjd,

och påverkade af intresse för rederiets penningförtjenst, ofta taga högre däckslaster än fartyget kan tåla.

En framstående ledamot af särskilda utskottet anförde i Andra Kammaren, då utskottets utlåtande förelåg till behandling, ett exempel, huru en ny befälhafvare på ett ångfartyg gått till väga. Denne befälhafvare kände ej sitt fartyg och synes därför hafva tagit däckslast på måfå.

Vid utgående fann han, att fartygets stabilitet var tvifvelaktig och svängde därför fartyget på utgående först åt ena och sedan åt andra sidan samt vältade af i sjön en del däckslast på hvar sida, tills fartyget hade endast lagom däckslast qvar, då han fortsatte resan. Man frågar sig ovilkorligen, hvem som fick betala den på så sätt bortkastade lasten. Så framt befälhafvaren ej gjorde en falsk sjöförklaring och uppgaf att en sjöolycka vållat förlusten, så måste naturligtvis rederiet betala de bortkastade plankorna. Hela förlusten hade tydligtvis undvikits, i fall befälhafvaren hade haft några föreskrifter om däckslasters höjd att rätta sig efter.

Flera liknande exempel kunde anföras, men man får ju antaga, att ofta inträffande öfverlastningar med däckslaster skett i god tro och till följd af bristande föreskrifter till ledning för redare och befälhafvare, vid hvilket förhållande man torde sakna fog att framhålla namngifna exempel, ty motiven till de beklagliga öfverlastningarne kunna missförstås.

Praktiska och enkla föreskrifter angående däckslasters höjd borde vara mycket lätt bestämda, åtminstone för trälaster, der de oftast förekomma och med hvilka laster däckslast lätt lägges för hög.

Med en trälast, som ligger fast i fartyget och icke är underkastad skiftningar åt ena eller andra sidan, är ju faran af ringa stabilitet minst, och man frestas därför lätt med dessa laster att för erhållande af en bättre fraktförtjenst öka lasten i höjden, som ju är enda sättet att öka fartygets last med sådant gods.

Man vet af erfarenheten, att en ångbåt med trälast är tillräckligt stabil för säker sjöresa, om den endast har någon, äfven ganska obetydlig, positiv metacenterhöjd, med förbehåll likväl, att däckslast, om sådan finnes, skall vara säkert fästad till fartyget. Med spanmålslast eller annan rörlig last är ju förhållandet, som hvar man vet, annorlunda.

Kan en ångbåt med trälast och däckslasten säkert fastgjord således endast ligga fullt upprätt i stilla vatten och fullkomligt fri, så kan däckslasten på en sådan ångbåt ej anses för hög, äfven om dess höjd öfver däckets skulder skulle vara temligen stor. Har båten icke någon

barlast i botten, så skall man finna, att detta stabilitetsförhållande för vanliga flatbottnade båtar inträffar vid en viss proportion emellan båtens bredd och hela höjden från däckslastens öfverkant till fartygets botten. För det ojemförligt största antalet sådana, nu brukliga lastångfartyg inträffar denna gräns, då höjden från däckslastens öfverkant till kölen midskepps är cirka 80 procent af fartygets bredd. Om nu fartygets djup till kölen är 0,5 af bredden, kan man således med fullkomlig säkerhet lägga på en däckslast, hvars höjd är 0,3 af bredden. Är fartygets djup till kölen 0,8 af bredden, så kan man icke utan barlast taga någon däckslast alls o. s. v.

Utgående från denna allmänna grundprincip kan man vidare inom de begränsade förhållanden, som dervid ifrågakomma, fastslå såsom regel, att för hvarje 3 tons barlast, som intages i botten, kan man lägga 1 petersburger standard trä mera på däck, alltid förutsatt, att det trä, som här blir i fråga, är furu och gran af vanlig skeppnings-torrhet, att lasten är af ungefär samma tyngd alltigenom, att däckslasten är väl fastgjord och att den säkra nedlastningsgränsen för trälaster icke öfverskrides.

Detta är ett brukligt sätt att approximera sig till däckslasters lämpliga höjd, och det är ju klart, att med de tekniska resurser, som alltid stå Kongl. Maj:ts regering till buds, en praktisk och lättfattlig lagstiftning om däckslasters höjd och fastgörande lätt skulle åvägbringas.

En lagstiftning om däckslaster borde alltid föreskrifva, att en tillräcklig och säker barrier till skydd för besättning, passagerare eller andra personer ombord skulle anbringas på båda sidor efter däckslastens hela längd.

Vidkommande derefter fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt med medikament och förbandsartiklar, anser utskottet, att det icke är utan fog, som lagstiftningen i detta afseende gjort skilnad mellan passagerarefartyg och andra fartyg, samt att föreskrifterna i § 26 sjölagen böra vara tillräckliga.

Lagstiftaren lär väl icke i detta afseende hafva velat göra någon skilnad, ty det är lagstiftarens skyldighet att skydda alla lika; hellre får väl anledningen till att lagstiftningen hittills icke utsträckt de för passagerarefartyg och deras besättningar föreskrifna säkerhetsåtgärder till alla fartyg sökas deri, att lagstiftningen ännu icke hunnit dermed eller behovet icke nog framhållits.

Den stora sjöfartskomitén, på hvars uttalanden i öfrigt utskottet synes hafva fäst stort afseende, säger också angående denna sak:

»Bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och ansvaret därför äro i vår lag säkerligen icke tillräckliga; detta bekräftas af erfarenheten, och det vill synas oegentligt, att, medan i lagstiftningen stadgats en periodisk, preventiv kontroll öfver passagerareångfartygen, samt behovet af statens ingripande till skyddande af lif och egendom å sjön sålunda principiellt erkänts, lagstiftningen lemnar omsorgen om personer, som tjena å lastångare och segelfartyg, samt om den dyrbara egendom, som å sådana föres, utan någon motsvarande kontroll.

Med dessa åsikter, hvilkas närmare utvecklande icke betingas af nu föreliggande ämne, var det också gifvet, att komitén skulle understödja införandet af ett stadgande, som åtminstone i ett visst afseende skulle fylla den lucka i sjöfartslagstiftningen, komitén påvisat.»

Det särskilda afseende, komitén åsyftar, var kontroll å fartygs sjövärdighet för rätt till inteckning. Om kontrollen ansågs så vigtig för rätt till inteckning, huru mycket vigtigare skall det då icke vara, att staten ingriper och med hänsyn till fartygsbesättningars skydd föreskrifver samma slag af skyddsåtgärder, som fordras å passagerareångare.

På passagerarebåtar fordrar lagstiftningen båtar, lifbälten, sprutor m. m., och dessa sakers anskaffande drager väl icke så stora kostnader. Ett lifbälte kostar kronor 2,50, och om man skaffar ett sådant till hvar man, så blir kostnaden därför till en tio mans besättning 25 kronor. En assurancespruta kostar 10 kronor, och anskaffandet af 2 eller 3 sådana på hvarje fartyg skulle väl icke sätta rederiet ur stånd att täfla med andra nationers fartyg.

Under debatten om inteckningslagen meddelades i Första Kammaren, att sjöfarten säkert gaf en nettobehållning af 20 å 30 procent, och en talare i Andra Kammaren ansåg sjöfarten så lukrativ, att om den fick inteckningsrätten till hjälp, skulle till och med handelsbalansen ändras. Då näringens egna målsmän framhålla, att sjöfarten är så lukrativ, lär väl näringen utan nämnvärd olägenhet kunna stå ut med bekostandet af lifbergnings- och eldsläckningsredskap för en 50 å 100 kronor för hvarje fartyg.

Beträffande dessa saker åberopar utskottet äfven den kontroll, som besättningen kan utöfva, men till vederläggning deraf åberopar jag hvad härförut uttalats om maktlösheten af § 87 sjölagen.

Till stöd för afstyrkande åberopar utskottet äfven § 26 sjölagen. Denna paragraf föreskrifver endast, att allt skall vara bra, men säger icke, huru något skall ordnas för att lagens fordringar skola vara uppfyllda. Såväl den norska som den danska sjölagen, hvilka hafva en

§ 26 lika lydande med vår, hafva gjort ett tillägg, antydande, att närmare detaljbestämmelser skola lemnas.

Vigten af att tillräckligt manskap finnes är ju alldeles själfklar.

Medikamentsförråd äro ofta gamla och ofullständiga. Det vore väl ingen oresonlig fordran att ifrågasätta deras iståndsättande och kontrollerande af apotekare åtminstone en gång om året. Icke skulle en sådan föreskrift nämnvärdt betunga rederinäringen.

Med hvad jag här ofvan anført har jag icke velat kritisera eller klandra åsigterna hos förslagets motståndare, ännu mindre har jag haft en tanke på att kritisera särskilda utskottet; jag har endast velat så objektivt som möjligt framhålla de punkter, som enligt min åsigt varit missuppfattade, då jag nu å nyo för Riksdagen framhåller det stora behovet af lagbestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, och jag vågar uttrycka den förhoppning, att Riksdagen i år skall bifalla framställningen.

Riksdagen har beviljat rederinäringen så många pekuniära fördelar och lättnader, särskildt att nämna konsulatafgifternas nedsättande och beviljandet af in-teckningsrätt i fartyg, med hvilken många redare hoppats kunna åstadkomma en märklig finansiell lyftning för sjöfarten, och det är väl då en ganska berättigad anhållan, att Riksdagen nu äfven behjertar yrkesutöfvares i sjöfarten så måttliga kraf på skyddsåtgärder och kontroll genom en lämpligt anordnad yrkesinspektion, som ju Riksdagen redan för flera år sedan funnit nödig i andra yrken, hvilka ändå icke äro så farliga som sjöfartsyrket. Det begäres ju endast bestämmelser och kontroll att bestämmelserna iakttagas.

Icke heller är det nog med de lättnader och förmåner, som redan beviljats rederinäringen. Jag tror, att ytterligare kraf på förmåner för rederinäringen komma att framställas denna riksdag, och jag är viss om att rederinäringens målsmän själfva skola inse det ytterst billiga i en begäran om att något göres för yrkets utöfware, innan Riksdagen lemnar flera, låt vara än så nyttiga, finansiella medgifvanden.

Med anledning af hvad här ofvan anförts och förra riksdagen andragits, får jag vördsamt föreslå: att Riksdagen måtte besluta en skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande,

dels i hvad mån fullständigare föreskrifter än de nu gällande böra meddelas i fråga om kondemnerade fartygs användning i fraktfart och profning af ångpannor och ångrör å alla ångfartyg, och om fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt medikaments- och förbandsartiklar,

dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning samt däckslasters höjd och fastgörande äfvensom besättningars styrka kunna vara af nöden, och

dels huruvida och på hvilket sätt till ernående af mera tillfredsställande kontroll å fartygs sjöduglighet inspektion må kunna anordnas äfven för andra fartyg än passagerareångfartyg,

samt derefter till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, hvartill utredningen kan gifva anledning.»

Motionen n:o 16, hvilken afgifvits af herr *E. A. Smith*, är af följande lydelse:

»Sedan undertecknad i motion n:o 15 till 1901 års Riksdag på anförda grunder föreslagit,

att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t måtte begära, det täcktes Kongl. Maj:t låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till lag angående

anbringande af ett lastmärke å åtminstone i den utrikes sjöfarten använda fartyg,

begränsning af däckslasten å såväl lastfartyg som passagerareångare, möjligen med undantag för mindre kustfarare, använda i inrikes fart,

besigtning för utrönande af fartygs sjöduglighet, med uteslutande af en del mindre kustfarare i inrikes fart,

bemanningsregler för alla fartyg med undantag för mindre kustfarare i inrikes fart,

besigtning och profning af lastångares ångpannor samt dessutom förslag till sådana ändringar i nu gällande sjölager, som orsakas af de här ofvan begärda nya lagarne;

men det särskilda utskott, hvartill denna motion jemte en af herr *J. A. Kinnman* i samma syfte väckt motion hänvisats, blott tillstyrkt åtgärder dels i fråga om kondemnerade fartygs användande i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, och dels i fråga om kontroll å ångfartygs pannor och ångrör;

beslöt emellertid Andra Kammaren bifalla ett af undertecknad under debatten framställt yrkande om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran, att Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande:

dels om och i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas

till förebyggande deraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, äfvensom i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör;

dels i hvad mån fullständigare föreskrifter än de nu gällande böra meddelas i fråga om fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt med medikaments- och förbandsartiklar;

dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning samt däckslastens höjd och fastgörande äfvensom besättningens styrka kunna vara af nöden; och

dels huruvida och på hvilket sätt till ernående af mera tillfredsställande kontroll å fartygs sjöduglighet besigtningar må kunna anordnas äfven å andra fartyg än passagerareångfartyg;

samt derefter till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, hvartill utredningen kan gifva anledning.

Efter det utskottet såsom sammanjemkning föreslagit, att Andra Kammaren måtte biträda utskottets af Första Kammaren antagna hemställan, beslöt Andra Kammaren emellertid att afslå detta utskottets sammanjemkningsförslag, till följd hvaraf Andra Kammaren alltså vidblef sitt förut fattade beslut.

Häri genom måste från Andra Kammarens sida ett bestämdt uttalande anses hafva blifvit gjordt, att lagstiftningsåtgärder till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror äro nödvändiga i de hänseenden, som omfattas af kammarens ofvannämnda beslut.

Behofvet här af har äfven ytterligare framträdt under den tid, som sedan dess förflutit. Såsom med erfarenheter från den senaste seglationsperioden kan visas, är det alldeles otvifvelaktigt, att vår nuvarande sjölag i de afseenden, som beröra säkerhetsåtgärder för de sjöfarande, måste göras mera tydlig och betryggande.

Då jag för den skull nu vågar å nyo påkalla Riksdagens uppmärksamhet för denna viktiga fråga, har jag emellertid icke ansett mig böra inskränka mig till att ifrågasätta åtgärders vidtagande allenast i de afseenden, som Andra Kammarens ofvan anförda beslut omfattar. Det kan lätt tänkas och erfarenheten har för öfrigt ådagalagt, senast i ett alldeles färskt fall, att föreskrifter kunna behöfvas äfven i andra afseenden än de i Andra Kammarens beslut berörda, likasom ock meningarna kunna vara ganska skiftande angående omfattningen af de bestämmelser, som i dessa sist berörda afseenden kunna befinnas lämpliga. Det synes därför vara tjenligast, att den utredning, som alltid måste föregå de förslag, som i ifrågavarande afseenden kunna komma

å bane, får i hela dess vidd omfatta frågor angående lagbestämmelser i afseende å säkerhetsåtgärder för de sjöfarande.

Vördsamt återopande såväl min ofvanberörda motion som hvad vid behandlingen af denna och herr Kinnmans motion i samma ämne framhölls till stöd för densamma, äfvensom hvad jag här ofvan anført, får jag härmed hemställa, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t efter anställd utredning behagade taga i öfvervägande:

dels om och i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas till förebyggande deraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, äfvensom i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör;

dels i hvad mån fullständigare föreskrifter än de nu gällande böra meddelas i fråga om fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt med medikaments- och förbandsartiklar;

dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning samt däckslastens höjd och fastgörande äfvensom besättningens styrka kunna vara af nöden; och

dels huruvida och på hvilket sätt till ernående af mera tillfredsställande kontroll eller inspektion å fartygs sjöduglighet besigtningar må kunna anordnas äfven å andra fartyg än passagerareångfartyg;

samt dels om jemväl andra lagbestämmelser böra och kunna utfärdas till förekommande af de med sjöfarten förbundna farorna;

och derefter till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, som i detta afseende kunna befinnas erforderliga och lämpliga.»

Innan utskottet öfvergår till att uttala sig angående de i ofvanberörda motioner framlagda förslag, tillåter sig utskottet att till upplysning i frågan här återgifva följande, utskottet tillhandakomma meddelande:

»Då det måste anses vara af särskildt intresse att beträffande fartyg, som under året upphört att tillhöra handelsflottan, erhålla en mera specificerad öfversigt med afseende å orsakerna till deras afförande, har kommerskollegium i sådant syfte för år 1900 låtit verkställa en på officiella, till allmänna fartygsregistret ingifna handlingar och uppgifter grundad utredning, hvaraf följande sammandrag här meddelas:

	Segelfartyg.		Ångfartyg.	
	Antal.	Tontal.	Antal.	Tontal.
A. Förolyckade fartyg.				
Förlista genom kollision	2	181	—	—
Förlista på grund af brand	—	—	1	112
Förlista genom grundstötning eller strandning	14	3,737	4	2,319
Försvunna med man och allt	8	2,953	—	—
Öfvergifna på öppen sjö	2	342	—	—
Förlista genom sjunkning efter att hafva sprungit läck	5	751	—	—
Summa	31	7,964	5	2,431
B. Andra till handelssjöfart ej längre använda fartyg.				
Slopade för upphuggning	4	405	—	—
Slopade för aptering till pråm	20	3,019	—	—
Slopade för att ej vidare användas i handelssjöfart	5	648	—	—
Slopade utan närmare uppgifven anledning	3	204	1	57
Kondemnerade efter att hafva sprungit läck	2	447	—	—
Kondemnerade efter grundstötning eller strandning	2	246	—	—
Kondemnerade af annan orsak (efter annan liden skada)	2	625	—	—
Öfvergångna i utländsk ego	18	6,370	13	6,453
Afförda på grund af andra orsaker, såsom ommätning m. m.	5	932	2	54
Summa	61	12,896	16	6,564
Summa summarum	92	20,860	21	8,995

Vill man med ledning af ofvanstående uppdelning söka bilda sig en föreställning om i hvad mån fartygens mindre goda beskaffenhet eller öfverdrifven lastning må hafva vållat dem öfvergångna sjöolyckor,

torde bland de i öfversigten angifna kategorierna följande kunna sammanställas såsom egnade att utvisa de fall, då fartygets beskaffenhet eller öfverlastning *kunna* hafva framkallat eller bidragit till inträffad sjöolycka, nemligen:

	Antal.	Total.
Förlista genom sjunkning efter att hafva sprungit läck ..	5	751
Kondemnerade efter att hafva sprungit läck	2	447
Öfvergifna på öppen sjö	2	342
Försvunna med man och allt	8	2,953
Summa	17	4,493

Att, åtminstone inom de tvenne sistnämnda grupperna, flera eller måhända de flesta olycksfall föranledts af omständigheter, som icke varit beroende af fartygens bristande sjöduglighet, lär väl få anses mycket sannolikt.

I förhållande till hela fartygstillgången vid 1900 års ingång utgjorde samtliga förenämnda fyra gruppers fartyg 0,58 procent och de tvenne först angifna gruppernas fartyg — förlista eller kondemnerade efter att hafva sprungit läck — endast 0,24 procent.»

Hvad sedermera angår motionerna, äro desamma, såsom af det ofvanstående framgår, ifråga om innehållet af de yrkanden, som genom dem blifvit framställda, med hvarandra öfverensstämmande, endast med den olikhet, att herr Smith, utöfver hvad herr Kinnman föreslagit, i sin motion hemställt, att Kongl. Maj:t måtte taga under öfvervägande, huruvida till minskande af de med sjöfarten förbundna faror jemväl några andra lagbestämmelser än de i motionerna särskildt påpekade borde och kunde utfärdas.

De spörsmål, som genom dessa motioner framlagts, voro äfven under nästlidet år föremål för Riksdagens bedömande. Rörande förloppet af den behandling desamma då undergingo tillåter sig utskottet att hänvisa till den redogörelse härför, som motionerna innehålla.

Jemväl dessförinnan hade samma frågor inom vårt land ej mindre förevarit vid Riksdagen än äfven eljest i skilda former gång efter annan utgjort föremål för mycken uppmärksamhet och grundlig undersökning, liksom ock hithörande ämnen utomlands på olika håll tilldragit sig lifligt intresse från såväl de lagstiftande myndigheternas som allmän-

hetens sida. Det för behandling af sjöfartslagstiftningen tillhörande ärenden vid nästföregående års Riksdag tillsatta särskilda utskottet n:o 2 meddelade härom följande.

»Allmänt bekant torde vara, hurusom på förevarande område särskildt i England rådt en liflig rörelse, väsentligen härledande sig från en engelsk parlamentsledamot, mr Plimsoll, hvilken i början af 1870-talet bragte å bane åtskilliga hit hörande spörsmål, såsom bland annat angående åtgärder i afseende på fartygs behöriga bemanning, förbud mot eller inskränkning i rätten att föra däckslast, bestämmande af viss lastlinie, hvaröfver fartyg ej skulle få nedlastas, samt obligatorisk årlig besigtning af fartyg. I samtliga dessa ämnen äro numera lagbestämmelser genomförda. Sålunda finnes lag angående besättnings antal. Rätten att föra trälast å däck är begränsad för fartyg, engelska eller utländska, som under viss årstid ankomma till engelsk hamn. Lastlinie är såsom regel föreskrifven och åsättes med ledning af fastställda tabeller. Jemväl beträffande främmande fartyg utöfvas i engelska hamnar kontroll derå, att fartygen icke nedlastas djupare än som öfverensstämmer med de engelska reglerna om lastlinie. Periodiskt återkommande besigtning är obligatorisk för fartyg, som föra passagerare, och för andra handelsfartyg kan offentlig myndighet vid förekommen anledning förordna om besigtning.

England intager emellertid i fråga om lagstiftningen på detta område en undantagsställning. Så vidt utskottet har sig bekant, har intet land följt det föredöme England gifvit. Tvärtom hafva flera länders regeringar gjort föreställningar mot att de engelska lagbestämmelserna tillämpas på främmande skepp i engelska hamnar, dock utan att dessa föreställningar ledt till någon påföljd.

I Norge hafva förevarande ämnen varit föremål för grundlig behandling utaf en den 2 maj 1894 af stortinget tillsatt kommission, med uppdrag att taga under öfvervägande, huruvida och i hvilken omfattning statskontroll af fartygs sjövärdighet kunde anses vara af behovet påkallad. Denna kommission, hvilken derefter afgifvit utlåtande i frågan, har enhälligt föreslagit lagbestämmelser om bland annat besättningsens antal i förhållande till fartygs tontal och arbetstiden ombord. Deremot har endast en minoritet inom kommissionen ansett sig kunna tillstyrka fastställande af lastlinie. Beträffande önskvärdheten af allmän statskontroll å fartygs sjövärdighet har enighet varit rådande bland kommissionens medlemmar, men majoriteten och minoriteten hafva framlagt skilda förslag till kontrollens genomförande. Äfven i fråga om däckslast föreligga olika förslag från majoriteten och minoriteten. Till någon

lagstiftning hafva kommissionens uttalanden hittills icke föranledt.

Hvad vårt land vidkommer, torde angående frågans tidigare utveckling till en början förtjena erinras, hurusom under påverkan af den Plimsollska rörelsen den 24 maj 1877 tillsattes en komité för utarbetande af förslag till ändringar och tillägg i sjölagen, egnade att i möjligaste mån förekomma och inskränka olyckor till sjös. Efter att med ledning af Englands lagstiftning i ämnet hafva förehaft de till detsamma hörande spörsmål fann denna komité sig icke kunna förorda lagbestämmelser angående vare sig lastlinie, däckslast eller allmän statskontroll å handelsfartygs sjöduglighet, men fäste deremot mycken vikt vid att befälhafvares ansvarighet för fartygs sjövärdighet och lastning måtte blifva tydligt och fullständigt bestämd samt tillförlitlig utredning vinnas angående de i hvarje särskildt fall förekommande orsakerna till sjöolyckor.

Till samma uppfattning anslöt sig den komité, genom hvilken nu gällande sjölag utarbetades. Under uttalande, att det verksammaste skyddet mot olyckor till följd af fartygs bristande sjövärdighet otvifvelaktigt måste sökas i befälhafvarens fulla medvetenhet om den ansvarighet, som i detta hänseende enligt sakens natur måste åligga honom, föreslog komitén en klarare och fullständigare affattning af lagens stadgande härom. Bland öfriga i komiténs förslag innehållna föreskrifter, afsedda att förekomma användande af sjödugliga fartyg, framhöll komitén särskildt de i 292 § gifna straffbestämmelser för redare, som medverkade till utsändande af dylikt fartyg, samt den i 87 § besättningen medgifna rätt att lemna fartyg, som icke vore i sjövärdigt skick, men ansåg dock den kraftigaste kontrollen i sådant afseende vara att förvänta af den noggranna och sakkunniga undersökning, som enligt förslaget 13 kap. skulle efter inträffad sjöolycka ega rum och hvarigenom en tillförlitlig utredning af orsakerna till olyckan borde vinnas. Utskottet kommer att här nedan närmare redogöra för hvad gällande sjölag i nämnda hänseenden föreskrifver.

Vid 1899 års riksdag väcktes af herr A. Johansson i Möllstorp i Andra Kammaren förslag i ämnet af hufvudsakligen samma innehåll, som det af herr Smith nu framlagda. Motionen afstyrktes af lagutskottet och blef af Första Kammaren afslagen, hvaremot Andra Kammaren biföll motionärens hemställan.

Sedermera har den s. k. handels- och sjöfartskomitén haft hithörande frågor under behandling, dervid komitén funnit sig icke böra göra någon hemställan i fråga om anordnande af särskild statskontroll öfver lastfartygs sjövärdighet och ansett tvångslagstiftning om lastlinie

och om sättet för fartygs lastning vara hvarken af behovet påkallad eller eljest lämplig. Lika litet har komitén kunnat förorda några lagstadganden om fartygs bemanning utöfver de redan befintliga. Komitén, som sålunda stält sig afvisande mot stadganden, som skulle från befälhafvaren och redaren aflyfta ansvaret för fartygs lastning och bemanning, har deremot föreslagit vissa åtgärder i syfte att skärpa insigten om detta ansvar och lätta beifrandet af förseelser, som hafva sjöolyckor till följd. I fråga om kondemnerade fartygs användande i fraktfart har komitén förordat lagbestämmelse i visst afseende.

Ytterligare torde förtjena nämnas, att vid fjerde nordiska sjöfartsmötet i Stockholm år 1897 under öfverläggning varit bland annat frågorna angående åtgärder till förekommande af kondemnerade fartygs användande i fraktfart, utan att deras sjövärdighet efter reparation blifvit styrkt, angående bestämmande genom lag af fartygs besättningsstyrka samt angående utfärdande af lag om bestämd lastlinie. Beträffande det förstberörda af dessa spörsmål beslöt mötet uppdraga åt Nordiska Skeppsredareföreningens styrelse att i skrifvelse till Sveriges, Norges och Danmarks regeringar påpeka den oegentlighet, som ligger i att kondemnerade fartyg efter kondemnationen och utan att deras sjövärdighet blifvit styrkt kunna användas i fart, och hemställa till regeringarna, att effektiva åtgärder måtte vidtagas till snarast möjliga afhjelpande af denna oegentlighet. Att genom lag bestämma fartygs besättningsstyrka förklarade sig mötet i afgifven resolution anse opraktiskt, och angående den ifrågasatta lagstiftningen om lastlinie uttalade mötet med alla röster utom en, att sådan lagstiftning i de länder, mötet representerade, icke ansåges nödvändig eller önskvärd, utan fastmer skadlig, och att det med förtroende kunde öfverlemnas åt kaptenerne såsom de mest sakkuninge att bestämma, huru fartygen skola lastas för att blifva på bästa sätt sjövärdiga.»

Beträffande vår lagstiftnings nuvarande ståndpunkt i dessa ämnen anförde samma särskilda utskott bland annat:

»De stadganden i gällande sjölag, hvilka afse förekommande af sjöolyckor, gå hufvudsakligen ut på att fastslå befälhafvares och redares ansvarighet för att fartyg vid resans början befinna sig i sjövärdigt skick och under resans fortgång så förblifver. Hufvudstadgandet innehålles i 26 § sjölagen, som är af följande lydelse:

'Befälhafvaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget är i sjövärdigt skick för resan, behörigen utrustadt och bemannadt, så ock tillräckligen försedd med proviant, vatten, läkemedel samt, der fartyget är ångfartyg, med kol och öfriga för maskinens drift nödiga ämnen, äfven-

som att nödiga signalapparater, bergningsredskap, sjökort och nautiska instrument finnas om bord. Honom åligge ock tillse, att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma, att gods, som inlastas, behörigen stufvas, att fartyget är försedd med allt, hvad till lastens betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag och skott, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas. Kan däckslast lämpligen föras, bör den vara försedd med stöttor och så anbragt, att den icke väsentligen försvårar fartygets manövrering. Går fartyget i barlast, har befälhafvaren att tillse, det barlasten är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan.'

Vidare är att märka 32 §, som ålägger befälhafvare att under resa göra hvad i hans makt står för att hålla fartyget i sjövärdigt skick. 292 § innehåller för befälhafvare, som utan nödtvång gått till sjös med åsidosättande af de honom enligt 26 § åliggande skyldigheter, bestämmelser om straffpåföljder af fängelse i högst sex månader eller böter till och med 1,000 kronor, eller, der skada vållas, af fängelse i högst ett år, der ej gerningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff. Lika med befälhafvare straffas redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, om han uppsåtligen förledt befälhafvare till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat. I 314—321 §§ förekomma stadganden angående undersökning om orsakerna till inträffade sjöolyckor, åsyftande bland annat att leda till ansvar för den, som i sådant afseende låtit någon förseelse komma sig till last. Bestämmelserna om skyldighet för befälhafvaren att rörande åtskilliga förhållanden göra anteckningar i skeppsdagboken tjena äfvenledes till att ej mindre hos honom inskräpa känslan af hans ansvarighet än äfven underlätta tillsynen derå, att han fullgör sina åligganden. Man har lagt synnerligt vikt på att allt, som rör fartygets sjövärdighet i ordets allmännaste betydelse, bör i dagboken anmärkas, och särskildt har med hänsyn till däckslasts farlighet ansetts nödigt, att uppgift om dennas mängd och höjd intages.

Jemväl besättningen är tillerkänd kontrollrätt i fråga om fartygs sjövärdighet. 87 § stadgar sålunda befogenhet för besättning att dels erhålla entledigande, om fartyget icke är i sjövärdigt skick för den resa, som skall dermed företagas, och befälhafvaren underlåter att vidtaga erforderlig åtgärd för dess försättande i sådant skick, dels påkalla besigtning till utrönande af fartygs sjövärdighet; dock att, der vid anställd besigtning finnes, att skälig anledning till klagan saknats, de, som be-

gärt besigtningen, skola ersätta all derigenom orsakad kostnad och förlust samt jemlikt 302 § under vissa förutsättningar äro till ansvar förfallne.

Preventiv besigtning är i svensk rätt stadgad endast i fråga om passagerareångfartyg och utvandrearefartyg och skall för förstnämnda slag af fartyg, jemlikt kongl. förordningen den 12 februari 1864, ega rum hvarje år, innan första resan dermed företages, eller, derest resorna under vintern fortsättas, inom loppet af ett år, samt verkställas af tre utaf öfverståthållarembetet eller Kongl. Maj:ts vederbörande befallningshafvande förordnade besigtningsmän, bland hvilka en skall vara kunnig i skeppsbyggeri, en i ångmaskiners sammansättning och skötsel och en i sjömanskap.

Förutom hvad 26 § sjölagen innehåller derom, att fartyg skall vara försedt med nödiga bergningsredskap, finnes i en kongl. förordning den 1 juli 1898 bestämmelser angående de räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap, hvilka ångfartyg under resor med passagerare skola medföra.»

Innan särskilda utskottet öfvergick till att yttra sig öfver de i då föreliggande motioner innehållna förslagen, hvilka i allt hufvudsakligt öfverensstämde med de nu förevarande, angaf utskottet i korthet sin allmänna ställning till frågan om en sådan sjöfartslagstiftning som den sålunda föreslagna. Hvad särskilda utskottet dervid anförde, finner lagutskottet vara på goda skäl grundadt och får, med instämmande deri, här nedan återgifva detsamma såsom motivering för sin egen likartade uppfattning i frågan.

»Genomförandet af dylik lagstiftning skulle innebära en principförändring i vår sjö rätt, i det att de faktorer, som för fartygs sjövärdighet i ordets allmännaste betydelse äro hufvudsakligen bestämmande, skulle komma att regleras genom detaljstadganden i lag, medan deremot lagstiftningen hittills inskränkt sig till att meddela generella föreskrifter och öfverlemnade åt redare och befälhafvare att tillämpa desamma på förekommande fall. Ansvar et skulle sålunda till väsentlig del aflyftas från dem, som med sjöfarten omedelbart hafva befattning, och komma att hvila på de lagstiftande myndigheterna. Denna förändring synes utskottet vara egnad att mötas med mycken betänksamhet. Med hänsyn till den säregna och mångskiftande beskaffenheten af de förhållanden, om hvilka här är fråga, torde det blifva ytterligt svårt, för att icke säga omöjligt, att åstadkomma en lagstiftning, som för hvarje fall blefve nöjaktig och betryggande. Det torde till och med kunna befaras, att efterlefnaden af dylika detaljföreskrifter mången gång skulle föröka de vådor, som afsigten vore att genom dem förebygga. Vid

beaktande af denna i sakens egen natur liggande betänklighet mot all lagstiftning i nu ifrågasatt rigtning, torde man hafva anledning att icke inlåta sig på densamma annat än med mycken försigtighet och i den mån det visas, att sådan åtgärd är påkallad af svåra missförhållanden, hvilka icke kunna på nuvarande lagstiftnings grund afhjelpas. Någon sådan bevisning har emellertid icke synts utskottet vara åvägabragt, utan har tvärtom utskottet, med den kännedom om sjöfartsförhållandena, som stått utskottet till buds, kommit till den uppfattningen, att gällande lagbestämmelser i ämnet utgå från en riktig och sund princip samt jemväl i praktiken visat sig verka i hufvudsak tillfredsställande. Oförnekligt torde vara, att ett mycket godt skydd för besättningen ligger i den redare och befälhafvare nu tillkommande befogenhet att efter omständigheterna besluta i enlighet med hvad gammal erfarenhet och god sjömanssed kräfva. Befälhafvares och redares egna intressen stå nemligen härvid i öfverensstämmelse med besättningens. På samma gång genom fartygs bristande sjövärdighet besättningens lif vedervågas, utsättes jemväl befälhafvaren för lifsfara och löper redaren, åtminstone i regel, risken af ekonomisk förlust. Såsom utskottet ofvan påpekat, finnas dessutom ganska allvarliga straffbestämmelser för underlåtenhet af befälhafvare eller redare att fullgöra de i dessa hänseenden dem åliggande skyldigheter.

En annan synnerligen beaktansvärd sida af saken är hänsynen till de internationella förhållandena. Utskottet har redan haft tillfälle omnämna, att af alla länder hittills endast England vågat lägga på sin sjöfartsnäring bördan af en lagstiftning, motsvarande den af motionärerna nu förordade. Såsom jemväl blifvit antydt, har emellertid icke ens denna öfverlägsna sjömakt med dess utomordentliga resurser ansett sig kunna vidtaga sådan åtgärd utan att samtidigt — med hänsyn till den ogyusamma ställning landets fartyg eljest skulle komma att intaga i den internationella konkurrensen — uppställa den fordran, att de engelska lagbestämmelserna i hithörande ämnen i hufvudsak skola ega tillämpning äfven på främmande fartyg i engelska hamnar. Någon sådan fordran skulle af naturliga skäl Sverige knappast kunna uppställa och genomdrifva.

Vårt lands sjöfartsnäring har länge lefvat under ganska tryckta förhållanden, men, som bekant, hafva under den sista tiden och jemväl under denna riksdag förslag varit å bane, åsyftande att om möjligt bereda uppsving åt denna för våra förhållanden så naturliga och oppmuntransvärda näring. De af motionärerna ifrågasatta lagstiftnings-

åtgärder äro deremot i regel af beskaffenhet, att, om desamma nu sattes i verket, de skulle i hög grad förringa möjligheterna för den svenska sjöfarten att bestå i täflan med andra länder och sålunda sannolikt komma att utöfva en ödesdiger inverkan i alldeles motsatt riktning mot den ofvan angifna. I betraktande häraf torde genomförande hos oss af dylika lagbestämmelser åtminstone icke böra ifrågakomma i annan mån, än de vinna anslutning af öfriga sjöfarande nationer och särskildt af våra närmaste grannar.»

Till hvad särskilda utskottet sålunda anført vill lagutskottet endast tillägga, att det synes utskottet särskildt olämpligt att, på sätt motionärerna ifrågasatt, gifva de föreslagna säkerhetsbestämmelserna formen af lag. Skeppsbyggeriet liksom öfriga industriella yrken utmärker sig i våra dagar för rastlös utveckling och stor rikedom på nya uppslag, den ena modellen aflöser den andra i snabb följd, och nyuppfunna konstruktioner medföra gång efter annan väsentliga rubbningar i förut vedertagna regler. I betraktande häraf och då det torde böra erkännas, att de kontrollerande detaljbestämmelser, som möjligen kunna finnas erforderliga, måste, för att icke inverka hämmande på utvecklingens fortgång, smidigt anpassa sig efter de skiftande förhållandena, synes det uppenbart, att bestämmelserna böra iklädas en form, som medgifver lätt och snabb förändring af desamma. I den mån dylika bestämmelser öfver hufvud taget böra förekomma, lära de derfor enligt utskottets förmenande lämpligast utfärdas i administrativ ordning, såsom ock skett med en del redan förefintliga stadganden i hithörande ämnen, exempelvis kongl. förordningarna angående hvad i afseende å passagerareångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör den 12 februari 1864, angående skeppsmätning den 12 november 1880 samt angående de räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap, hvilka ångfartyg under resor med passagerare skola medföra, den 1 juli 1898.

Jemväl i fråga om de särskilda förslag, som innefattas under motionärernas framställningar, ansluter sig lagutskottet nära till särskilda utskottets åskådning och de skäl, hvilka för densamma blifvit af sistnämnda utskott åberopade. Lagutskottet tillåter sig derfor ock att här nedan flerstädes återgifva de af särskilda utskottet i olika hänseenden gjorda uttalanden.

Såsom i motionärernas redogörelser för frågans behandling vid nästföregående riksdag omförmäles, hemstälde särskilda utskottet om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om föreskrifter dels till förebyggande deraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, dels ock i

syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör; och voro båda kamrarne ense om behovet af sådana bestämmelser, ehuru någon åtgärd i ämnet icke kom till stånd, på grund deraf att särskilda utskottets förslag till sammanjemkning af kamrarnes i öfrigt skiljaktiga beslut icke vann Andra Kammarens bifall. Äfven lagutskottet håller före, att bestämmelser i nämnda hänseenden förtjena att tagas under öfvervägande.

Beträffande sålunda frågan om användande i fraktfart af kondemnerade fartyg torde, såsom särskilda utskottet anförde, något allmänt förbud mot dylikt användande visserligen icke böra ifrågakomma. Enligt gällande bestämmelser om kondemnering, så som desamma i praxis tillämpades, behöfde dylik åtgärd icke innebära annat, än att det antingen icke låte sig göra eller skulle blifva förenadt med i förhållande till fartygets värde allt för stora kostnader att åter försätta fartyget i sjödugligt skick för den resa, hvarom fråga vore, och med den last, som funnes ombord å fartyget. Deremot låge i kondemneringens begrepp intet, som hindrade, att fartyget efter undergången reparation för en måttlig kostnad kunde blifva fullt lämpligt till sjöfarts bedrivande på andra, mindre farliga farvatten eller med annan last.

»Som emellertid», fortsätter särskilda utskottet, »den omständigheten, att ett fartyg en gång lidit sådan skada, att det förklarats icke iståndsättligt, i allt fall är egnad att väcka berättigade misstankar angående fartygets framtida sjövärdighet, torde det icke vara obefogadt att i afseende å kondemnerade fartyg uppställa strängare regler i fråga om rätten till sjöfarts bedrivande än de för fartyg i allmänhet gällande. Enligt hvad utskottet har sig bekant, har äfven kommerskollegium med hänsyn härtill sökt genomföra den grundsats, att då kondemneradt fartyg efter anmälan — hvilken fartygets egare vid straffpåföljd är pliktig verkställa — blifvit ur fartygsregistret affördt, förnyad registrering icke må ske, med mindre bevis företes om fartygets sjövärdighet. Beträffande hvad sålunda tillämpas ansluter sig utskottet till den af handels- och sjöfartskomitén uttryckta uppfattning, att denna praxis borde beredas stödet af fastställelse, i lag eller administrativ förordning; och hyser utskottet så mycket mindre någon betänklighet mot att förorda en bestämmelse i sådan riktning, som detsamma icke i någon mån skulle stå i strid mot de af utskottet ofvan uttalade principer för lagstiftningen på förevarande område.»

Angående behovet af kontroll å ångfartygs pannor och ångrör yttrade särskilda utskottet:

»Medan öfriga betingelser för ett fartygs sjövärdighet äro af beskaffenhet att kunna med ledning af vanligt sjömanskap tillförlitligt bedömas, är så ej fallet med nu ifrågavarande fartygsdelars tillstånd, utan fordras för granskning af detsamma särskilda insigter, hvilka icke, med hänsyn till kompetensfordringarna för befälhafvare, kunna förutsättas hos alla sådana, liksom naturligtvis än mindre hos besättningarna. I betraktande af den synnerliga fara för lif och egendom, som bristfälligheter i ångpannor och ångrör äro egnade att medföra, torde det därför böra anses lämpligt och önskvärdt, att dessa fartygsdelar blefve underkastade periodvis återkommande besigtningar af sakkunniga personer. I fråga om passagerareångfartyg finnes sådan besigtning redan föreskrifven i ofvan omförmälda kongl. förordning den 12 februari 1864. Till hvilka klasser af ångfartyg besigtningen bör utsträckas, är ett spörsmål, om hvilket utskottet i frågans nuvarande outredda skick tvekar att uttala någon mening. Att alla lastångfartyg finge undergå besigtning, synes väl vara att förorda, men mera tvifvelaktig ter sig en inom utskottet framställd önskan, att jemväl t. ex. lustfartyg och kolibribåtar skulle träffas af möjligen blifvande bestämmelser i ämnet. Att vid utfölvande af kontroll öfver fartygens ångpannor och ångrör intyg från enskilda ångpanneföreningar, försäkringsbolag och klassifikationssällskap må kunna anses innebära tillräcklig bevisning om ångpannors och dithörande fartygsdelars behöriga underhåll, håller utskottet för troligt.

Utskottet hyser emellertid den öfvertygelsen, att dylik kontroll hvarken kan på tillfredsställande sätt anordnas eller skall ernå afsevärd effektivitet, med mindre till ledning af och inseende öfver densamma inrättats en teknisk-administrativ centralmyndighet, ett önskningsmål, som äfven med hänsyn till all annan yrkesinspektion har berättigande; och hvad utskottet ofvan i ämnet anfört eger sålunda giltighet endast under förutsättning, att en sådan myndighet kommer till stånd, hvarom dock något förslag nu icke föreligger.»

Lagutskottet biträder alltså i förenämnda delar motionärernes framställningar.

Vidkommande deremot öfriga af motionärerne nu åter framlagda förslag, böra desamma enligt utskottets förmenande ej heller denna gång vinna Riksdagens bifall. I vissa delar anser nemligen utskottet något behof af ytterligare bestämmelser icke vara ådagalagdt. I andra stycken åter är utskottet visserligen med motionärerne fullt ense om befintligheten af beaktansvärda missförhållanden, men utskottet har icke funnit sig öfvertygad om att desamma kunna eller böra afhjelpas genom bestämmelser i den af motionärerne angifna riktningen.

Hvad då först angår fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap, äro för ångfartyg, som föra passagerare, detaljerade bestämmelser härom meddelade genom kongl. förordningen den 1 juli 1898. För andra fartyg deremot finnas inga sådana närmare bestämmelser. »Det torde emellertid», såsom särskilda utskottet anförde, »icke vara utan fog, lagstiftningen i detta afseende gjort skilnad mellan passagerarefartyg och andra fartyg. Under det att sjöfolket eger både förmåga och tillfälle att kontrollera, att fartyg är i nämnda hänseenden vederbörligen utrustadt, är så i regel icke förhållandet med passagerarne. Då för öfrigt något behof af särskilda bestämmelser i ämnet icke blifvit påvisadt och efterlefnaden af dylika svårligen skulle kunna kontrolleras, finner utskottet ingen anledning, hvarför lagstiftningen i förevarande ämne skulle gå längre än som redan skett genom den i 26 § sjölagen befintliga föreskrift, att fartyg skall vara försedt med nödiga bergningsredskap.»

I fråga om medikamenter och förbandsartiklar torde äfvenledes ett tillfyllestgörande stadgande utgöras af den i nämnda § förekommande bestämmelsen, att fartyg skall vara tillräckligen försedt med läkemedel.

Rörande den viktiga och mycket omtvistade frågan om bestämmande af regler för fartygs nedlastning vare sig genom utsättande af en lastlinie, afsedd att utmärka det största djup, till hvilket fartyget finge nedlastas, eller annorledes, anförde särskilda utskottet följande.

»Att finna någon allmängiltig grund, efter hvilken den för hvarje fartyg lämpligaste lastlinie skulle kunna bestämmas, utgör till sin natur ett mycket svårt, om icke olösligt problem. Huru djupt ett fartyg utan våda kan nedlastas, är nemligen beroende icke blott af dess storlek och byggnadssätt, utan äfven af en mängd vexlande och tillfälliga förhållanden, såsom lastens beskaffenhet och stufning, fartygets ålder, de farvatten detsamma skall besöka och den årstid, hvarunder en resa skall företagas m. m. Hittills åtminstone synes denna uppgift icke hafva vunnit någon betryggande lösning. I England finnas visserligen utaf den centrala engelska sjöfartsmyndigheten, Board of Trade, fastställda tabeller, i enlighet med hvilka lastlinie skall åsättas, men rättigheten och tillförlitligheten af dessa tabeller har icke blifvit i andra länder erkänd, och jemväl erfarenheten från tillämpningen af de på dem byggda engelska bestämmelserna lär gifva vid handen, att den åsatta lastlinien icke alltid motsvarar fartygets verkliga bärkraft. Under det att sålunda den engelska lastlinien i allmänhet lär sitta jemförelsevis lågt, förekomma äfven fall, då densamma satts högre än att fartyget med iakttagande af vanlig försigtighet kan så djupt nedlastas.

De allestädes förefintliga svårigheterna att tillförlitligt och nöjaktigt bestämma lastlinie skulle dessutom i särskildt hög grad göra sig gällande för de kring vårt land belägna farvatten med deras olika salt-halt och efter årstiderna mycket skiftande förhållanden.

Begås vid lastliniens åsättande misstag, är detsamma, helt naturligt, i hvilken riktning det än går, af synnerligen olycklig inverkan. Är linien för låg, skadas härigenom handelns och sjöfartens intressen; och, med kännedom om att de enda hittills tillämpade regler för lastlinies bestämmande visat sig i allmänhet verka i denna riktning, torde med fog kunna befaras, att införande af lastline skulle leda till skada för vår sjöfartsnäring. Sättes åter lastlinien för högt, ligger häri en frestelse att intaga större last, än fartyget tål. Särskildt i de fall, då helt fartyg befraktas mot visst belopp för viss resa (frakt per rus), komme helt säkert lastegaren att påyrka nedlastning till lastlinien; och skulle sådant svårligen kunna af befälhafvaren förvägras, äfven om fartyget härigenom lastades tyngre än hvad han, med kännedom om dess lastningsförmåga och med hänsyn till fara för nedisning med mera, skulle med obunden pröfningsrätt hafva varit benägen medgifva. Någon trygghet för sjöfolket kan alltså lastlinie på det hela taget icke anses innebära. En förändring af den svenska sjölagen i förevarande hänseende skulle för öfrigt rubba den likhet, som mellan de skandinaviska folkens sjölagar varit åsyftad.»

Att åter, såsom herr Kinnman ifrågasätter, på annat sätt än genom åsättande af en lastlinie meddela definitiva bestämmelser angående högsta tillåtna gräns för fartygs nedlastning kan utskottet ej heller tillstyrka. Möta, såsom motionären medgifver, afsevärda hinder för utsättande af en bestämd lastlinie, torde det ej medföra mindre svårigheter och olägenheter att i mätarebref och folkpäss utsätta mått för fartygets högsta tillåtna nedlastning. Såvidt utskottet har sig bekant, hafva ej heller i något annat land bestämmelser i sådan riktning blifvit införda.

Ungefär enahanda erinringar kunna, såsom särskilda utskottet vidare omförmälde, göras vid frågan, huruvida och under hvilka förutsättningar fartyg böra ega att föra däckslast. Härvid torde förtjena beaktande, att fartygs förmåga i sådant afseende är beroende af fartygets byggnadssätt och lastens beskaffenhet, samt att jemväl i detta fall hänsyn bör tagas till årstid och farvatten. En i allmän form gifven regel kan därför icke gerna passa för alla förhållanden.

Såsom herr Kinnman nu med styrka framhållit, äro de engelska bestämmelserna i detta ämne allt annat än efterföljansvärda. Redan

den omständigheten, att det hos ett folk med så stor praktisk duglighet och så mycken sakkunskap på förevarande område hittills icke lyckats att för detsamma åstadkomma nöjaktiga stadganden, utgör i utskottets tanke ett ganska godt bevis därför, att en dylik lagstiftning erbjuder nästan ööfvervinneliga svårigheter. De engelska bestämmelserna, hvilka afse trälaster och gälla alla fartyg, engelska eller främmande, som under vissa årstider ankomma till hamn inom engelskt område från hamn utom detsamma, ega emellertid så till vida för oss ett särskildt intresse, som genom dem en stor del af vår trävaruexport redan är underkastad reglering i förberörda hänseende.

I fråga om fartygs bemanning hyser lagutskottet lika med särskilda utskottet den uppfattning, att den generella bestämmelsen i 26 § sjölagen — enligt hvilken befälhafvare skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget är behörigen bemannadt — är att föredraga framför mera i detalj gående stadganden.

Till stöd för denna åsigt anförde särskilda utskottet bland annat: »Å ena sidan ansluter sig nemligen utskottet till den af många sakkunniga vid skilda tillfällen uttalade åsigt, att det möter synnerliga svårigheter att finna någon allmängiltig norm för bestämmande af fartygs besättningsstyrka, särskildt som vid bedömande af besättningens tillräcklighet i förhållande till fartyget jemväl andra faktorer än antalet böra komma i betraktande. Å andra sidan finner utskottet förberörda stadgande i sjölagen vara för sitt ändamål tillfyllestgörande, särskildt som detsamma kompletteras af andra bestämmelser. 8 § af kongl. förordningen den 4 juni 1868 angående sättet och ordningen för sjöfolks på- och afmönstring m. m. föreskrifver sålunda, att om, efter det sjömansrulla för fartyg utfärdats och innan tiden för densammas giltighet tilländalöper, någon af besättningen afgår från fartygets tjänst, befälhafvaren är pliktig att i den afgångnes ställe förhyra annan person. Sker icke sådant fullständigande af besättningen, utan fullgöres skeppstjensten af de kvarvarande, skall, enligt 95 § sjölagen, den eller de afgångnes hyra för den tid, fartyget är till sjös, fördelas mellan de kvarblifne, en föreskrift, som i hufvudsak beröfvar redaren allt ekonomiskt intresse af besättningens förminskning. Någon utredning är ej heller förebragt derom, att ytterligare lagstiftning i ämnet är af behovet påkallad.

Med hänsyn till det sätt, hvarpå vår mindre sjöfart och kustfart i regel bedrifves, skulle strängare bestämmelser i förevarande afseende blifva för densamma mycket betungande.»

Beträffande det föreslagna anordnandet af besigtning jemväl å

andra fartyg än passagerareångfartyg får utskottet, med återgifvande i hufvudsak af särskilda utskottets framställning, anföra följande.

Utskottet vill ingalunda förneka önskvärdheten af att åstadkomma strängare kontroll å efterlefnaden af sjölagens bestämmelser angående fartygs sjövärdighet, men utskottet har icke trott sig finna någon nöjaktig lösning på spörsmålet, huru denna kontroll skulle lämpligen genomföras.

Icke lär det kunna förordas att för fartyg i allmänhet föreskrifva sådan årligen återkommande besigtning, som för närvarande är stadgad i fråga om passagerareångfartyg. Bortsett från svårigheten att allestädes utefter våra kuster finna lämpliga besigtningmän, skulle en sådan anordning vålla tidsförlust samt högst betydande kostnader, hvilka, derest desamma, såsom väl får antagas, skulle bäras af vederbörande redare, komme att utgöra en mycket svår tunga å sjöfartsnäringen. Om dylika periodiska besigtningar skulle förekomma endast med längre tids mellanrum, skulle visserligen kostnaderna nedsättas, men å andra sidan nyttan af besigtningen väsentligen förringas. En sådan periodvis skeende besigtning skulle dessutom bereda trygghet blott i afseende å sjelfva fartygets beskaffenhet. De på sjövärdigheten lika mycket inverkan lastningsförhållandena skulle af densamma lemnas oberörda.

Det har ock blifvit ifrågasatt, att fartygsinspektionen skulle ordnas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den på land förekommande yrkesinspektionen samt inspektörer alltså tillsättas för att mera tillfälligt besöka fartyg och efterse, att bestämmelserna i gällande författningar angående säkerhetsåtgärder verkligen vore iakttagna, ett uppdrag, som ansetts lämpligen kunna lemnas åt de redan nu förordnade inspektörerna för passagerareångfartyg. Det torde emellertid förtjena beaktande, att fartygsinspektionen skulle komma att verka under helt andra förhållanden än den allmänna yrkesinspektionen. Medan sålunda inspektion af en fabrik eller annan anläggning å land kan verkställas utan att förhindra rörelsens fortgång och sålunda utan större olägenhet för egaren, vore det för sjöfarten mycket menligt, om fartyg, färdiga till afgang, skulle underkastas den tidsutdräkt, som inspektion, om densamma skall vara effektiv, måste föranleda. Någon fullt betryggande effektivitet torde dessutom i allt fall besigtningen icke kunna ernå, då det svårigen torde böra medgifvas en inspektör rätt att t. ex. fordra bottenbesigtning af ett lastadt fartyg.

Med hänsyn till hvarje anordning i förevarande syfte möter den betänklighet, att densamma, ehuru säkerligen af behovet påkallad endast i ett jemförelsevis ringa antal fall, måste medföra olägenheter för

alla fartyg. Det vill ock synas, som om åtgärden redan ur kostnads-synpunkt icke skulle kunna genomföras i afseende å de mindre fartygen, hvilka framför andra torde vara i behof af besigtning, men att åter de större fartygen, hvilka lättare skulle kunna bära kostnaderna, minst vore i behof af densamma. Fartyg, som äro afsedda för trafik å aflägsnare farvatten, måste nemligen för att med framgång kunna täfla på fraktmarknaden inregistreras hos något af de stora utländska klassifikationssällskapen. Såväl i anledning häraf som ock för erhållande af assurans är således en stor del af vår handelsflotta, utan statens ingripande, underkastad grundliga, periodiskt återkommande besigtningar.

För herr Smiths till sist framställda yrkande om en allmän revision i syfte att tillse, huruvida i förevarande ämnen jemväl andra lagbestämmelser än de särskildt föreslagna kunna och böra utfärdas, synas några skäl icke vara förebragta.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet alltså hemställa:

1:o) att Riksdagen måtte, i anledning af herrar Kinnmans och Smiths förevarande motioner, i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t tacktes taga under öfvervägande, om och i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas *dels* till förebyggande deraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, *dels ock* i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör;

2:o) att förevarande motioner, i hvad de uti andra delar till innehållet sammanstämma, icke må af Riksdagen bifallas; samt

3:o) att herr Smiths motion icke heller i öfrigt må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 februari 1902.

På lagutskottets vägnar:

CARL B. HASSELROT.

Reservation

af herr *Zetterstrand*, med hvilken herr *Gussing* samt, i hufvudsak, herrar *F. Andersson* och *N. Nilsson* instämt:

»Jemte det jag biträder utskottets hemställan beträffande villkoren för kondemnerade fartygs användning samt kontroll af ångfartygs pannor och ångrör, får jag härmed anföra följande:

Då det visat sig vara möjligt att meddela detaljerade bestämmelser angående de räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap, hvilka ångfartyg under resor med passagerare skola medföra, kan gifvetvis ingen större svårighet förefinnas att lemna likartade föreskrifter äfven med afseende å andra fartyg; och synes mig alltså, att man ej rimligen kan underlåta att med afseende jemväl å lastångare och segelfartyg meddela dylika föreskrifter, afpassade, hvad lifräddningsredskapen angår, efter besättningarnes antal.

Derest praktiska bestämmelser angående fartygs nedlastning, däckslasters höjd och fastgörande, besättningsars styrka äfvensom allmän statskontroll å fartygs sjövärdighet kunde åvägabringas, skulle sådant helt naturligt vara i hög grad önskvärdt; och då dylika bestämmelser sedan lång tid tillbaka tillämpats med afseende å hälften af världens handelsflotta, nemligen den engelska, samt dertill kommer, att den af norska stortinget år 1894 tillsatta sjöfartskommission utarbetat lagförslag i åtskilliga af berörda hänseenden, vill det synas som om dessa frågor, ehuru onekligen mycket svårlösta, dock med god vilja skulle kunna åtminstone i vissa delar lösas.

I betraktande af det intresse för och den sakkunskap i sjömansfrågor, som för närvarande förefinnas hos våra högsta vederbörande, torde tidpunkten just nu vara inne att påkalla regeringens initiativ för åvägabringande af en, allra helst skandinavisk, lagstiftning uti ifrågasvarande mycket viktiga ämne.

Att en sådan lagstiftning icke på förhand bör begränsas allenast till de här ofvan antydda punkter, utan må förutsättas kunna omfatta jemväl andra bestämmelser, egnade att förekomma de med sjöfarten förbundna faror, torde vara gifvet, likasom ock att denna lagstiftning på grund af dess stora betydelse bör vara af civillags natur och sålunda underställas Riksdagens pröfning.

Med föranledande häraf får jag hemställa,

att Riksdagen måtte i anledning af herrar Kinnmans och Smiths förevarande motioner i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande:

dels i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas till förebyggande deraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, äfvensom i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör;

dels i hvad mån fullständigare föreskrifter än de nu gällande böra meddelas i fråga om fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap;

och dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning, däckslasters höjd och fastgörande, besättingars styrka äfvensom allmän statskontroll å fartygs sjöduglighet m. m. kunna vara af nöden till minskande af de med sjöfarten förbundna faror;

samt derefter till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, som i dessa afseenden kunna befinnas erforderliga och lämpliga.»

Herrar grefve *Lewenhaupt*, *Jansson* och *Lindhagen* hafva begärt få antecknadt, att de icke deltagit i ärendets behandling inom utskottet.
