

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1914.

Andra kammaren.

Nr 55.

Onsdagen den 5 augusti, e. m.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

## § 1.

Till avgörande förelåg nu särskilda utskottets nr 2 utlåtande, nr 1, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, dels ock särskilda i ämnet väckta motioner. *Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen.*

Särskilda utskottet nr 2 hade till förberedande behandling fått emottaga:

- 1:o) Kungl. Maj:ts proposition nr 116, vari Kungl. Maj:t under åberopande av de vid propositionen fogade i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga i propositionen intaget förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen;
- 2:o) herr *Lindleys* motion nr 85 i första kammaren; och
- 3:o) herr *Indebetous* motion nr 224 i andra kammaren.

I motionerna hade hemställts om ändringar i speciella delar av förslaget, varjämte herr *Lindley* yrkat, att riksdagen måtte genom skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att snarast möjligt få sig förelagt förslag till civillag i vissa delar, som av Kungl. Maj:t avsetts skola regleras genom administrativ lagstiftning.

Utskottet hemställde att riksdagen under förklarande, att Kungl. Maj:ts förslag i ämnet icke kunnat oförändrat antagas, ville,

a) med bifall till herr *Indebetous* motion nr 224, i fråga om övertidssättning till däck- och maskinbefäl, samt med avslag såväl å denna motion i övriga delar som å herr *Lindleys* motion nr 85 i den mån sistnämnda motion avsåge 5 a, 44, 45, 96 och 292 §§, för sin del antaga i punkten intaget förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen; och

b) förklara, att herr *Lindleys* motion nr 85, såvitt däri hemställts, att riksdagen genom skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla att snarast möjligt få sig förelagt ett utarbetat förslag om vad i vissa avseenden skulle iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning (inklusive bestämmelser om båtar och annan livräddnings-

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

attiralj samt bestämmelser om lämpliga skyddsåtgärder till förhindrandet av olycksfall i arbete ombord å fartyg), om fartygs lastning av olika slags laster (inklusive lastlinjebestämmelser även för östersjöfart och inskränkande bestämmelse i fråga om rätten att föra däckslast) samt förslag till bemanningslag, icke till någon riksdagens åtgärd föranledde.

Vid utskottets utlåtande voro fogade:

dels åtskilliga reservationer angående särskilda paragrafer i lagförslaget;

dels beträffande utskottets hemställan under punkten b) reservation av herr Lindley, som hemställt, att riksdagen genom skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att snarast möjligt få sig förelagt det i punkten omförmälda förslaget om vad i vissa avseenden skulle iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet m. m.

Sedan herr talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet av

Herr Indebetou, som yttrade: Herr talman, mina herrar. Jag skall hemställa, att med avseende å föredragnings-sättet följande må beslutas:

att utskottets hemställan föredrages punktvis;

att vid behandlingen av § 5 a) i lagförslaget diskussionen må omfatta lagförslaget i dess helhet;

att lagtext ej må behöva uppläsas i vidare mån än sådant av någon av kammarens ledamot begäres;

att för den händelse lagförslaget kommer att i en eller annan del till utskottet återremitteras utskottet lämnas öppen rätt att vid ärendets förnyade behandling i avseende å de delar, som blivit med eller utan ändring godkända, föreslå sådana jämkningar, som av ifrågasatta ändringar i återförvisade delar kunna föranledas; samt

att i avseende å nummerbeteckningen av paragrafer eller delar av paragrafer utskottet må äga vidtagna sådana ändringar, som påkallas av kamrarnas beslut.

Denna hemställan bifölls av kammaren.

*Punkten a).*

*Lagförslaget.*

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle 5 a § lyda sålunda:

5 a §.

Fartyg skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i sjövärdigt skick och behörigen utrustat samt så inrättat, att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande. Bostäder ombord å fartyg

skola vara tillräckliga och lämpliga. Fartygs inrättningar och redskap skola, när arbete med dem utföres, erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa.

Fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt; och må i intet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, fartyget hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, ej heller, om det är ångfartyg, mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång.

För resa skall fartyg vara så lastat eller barlastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerarfartyg utfärdas av Konungen.

I sin ovannämnda motion hade herr Lindley i avseende å den i paragrafen införda bestämmelsen i fråga om bemanningen yrkat, att följande tillägg måtte göras:

»Å maskindrivet fartyg skall vid resor i Nordsjön och vidsträcktare fart maskinbesättningen vara tillräcklig för maskintjänsten under gång i tre vakter.»

I utskottets förslag hade åt förevarande paragraf givits den av Kungl. Maj:t föreslagna avfattningen.

Reservation hade emellertid avgivits av herrar *Lindley*, *Christiernson* och *Sävström*, vilka hemställt, att paragrafen måtte erhålla följande lydelse:

#### 5 a §.

Fartyg — — — ohälsa.

Fartyg — — — gång.

Å ångfartyg skall vid resor i Nordsjön och vidsträcktare fart maskinbesättningen jämte maskinbefälet vara tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång i tre vakter.

För — — — äventyras.

Närmare — — — Konungen.

Sedan paragrafen föredragits, anförde:

Herr Sävström: Herr talman, mina herrar! De många reservationer, som åtfölja detta betänkande, vittna om, att meningarna på vissa punkter ha varit mycket delade ibland utskottets ledamöter, vilket kanske icke är så mycket att förvåna sig över, när det gäller ett så betydande förslag, som här är fråga om. Jag skall emellertid icke för min del gå in i någon principdebatt rörande förslaget i dess helhet — det kommer för-

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

modligen en annan talare efter mig att göra —, utan jag skall endast be att få säga några ord i anslutning till den reservation till denna paragraf, som på sid. 40 finnes återgiven.

Bland andra bestämmelser i denna 1 § framgår tydligt, att fartyg skola vara bemannade på ett betryggande sätt, men samtidigt inför man en mycket låg minimibestämmelse i fråga om vakttjänstgöringen. På ett fartyg, som är i oavbruten gång både dag och natt, måste ju skeppstjänsten indelas i vakter, och för att ombyte må kunna ske, måste det vara minst två sådana vakter. Det är denna minimibestämmelse, som här är frågan om att sanktionera. Emellertid förstår ju var och en, att vid vidsträcktare fart i utomeuropeiska farvatten blir en tvåvaktsindelning alltför betungande för manskapet, i synnerhet för eldare och maskinbefäl, och man brukar därför också på sådana resor indela tjänsten i tre vakter. I synnerhet vid resor i tropiskt klimat inträffar det ofta, att eldare till följd av hetta och överansträngning avsvimma och måst avlösas, och kan den ersättningen givetvis icke ske på annat sätt än att de eldare, som ha frivakt få rycka in på sina kamraters platser. Nu är det klart, att sådant kan inträffa, även om trevaktssystemet införas, men i så fall har den inträdande erhållit längre vila, än som kan bliva möjligt med tvåvaktssystemet. Ja, säger man, om det här skall införas bestämmelse om trevaktssystem för maskinpersonalen så böra väl i vissa fall samtidigt liknande bestämmelser gälla även för däcksbesättningen. Mot detta har jag ingenting att invända, men om det enligt utskottets mening är fråga om att utfärda eller fastlå minimibestämmelser, varför kan man då icke gå med på trevaktsindelning av maskintjänsten, som väl trots allt är den mest krävande och ändå i praktiken och verkligheten icke kan frångås, när det gäller vidsträcktare fart. Också har sjöfartssäkerhetskommittén ansett det vara nödvändigt, att det i lag stadgas tvång för trevaktsindelning för maskintjänst, när det gäller vidsträcktare fart. Nu har emellertid utskottet för sin del icke velat vara med härom, utan i likhet med departementschefen vill utskottet överlämna hela denna viktiga fråga till Kungl. Maj:t att avgöra genom administrativ lagstiftning. Motionären och övriga reservanter ha emellertid yrkat på en definitiv bestämmelse, som lyder: »A ångfartyg skall vid resor i Nordsjön och vidsträcktare fart maskinbesättningen jämte maskinbefälet vara tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång i tre vakter.» Här blir sålunda ett tillägg utöver vad sjöfartssäkerhetskommittén uttalat sig för, nämligen att vi fordra trevaktsindelningen jämväl vid resor i Nordsjön. Vi anse, att en sådan bestämmelse står i full harmoni med en revision av sjölagen, när det nu är fråga om att trygga säkerheten till sjöss, såväl för de ombordvarande som de som stanna i tjänstgöring.

Jag ber endast att med dessa ord få yrka bifall till reservationen.

Herr Herlitz: Herr talman! Jag skall först be att få ytterligare understryka, att den bestämmelse, mot vilken den föregående ärade talaren riktade sig, är avsedd att vara en *minimibestämmelse*, och att det genom uttryckligt stadgande i paragrafen lägges i Kungl. Maj:ts hand att meddela närmare och strängare bestämmelser för särskilda fall.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

När jag nu skall försöka försvara den anordning, som Kungl. Maj:tt föreslagit och utskottet gillat, är jag i den lyckliga ställningen att helt och hållet kunna återopa det yttrande, som förre justitieministern, dåvarande statsrådet Sandström, avgav vid frågans första behandling i konseljen. Han erinrade därom, att vid ärendets förberedande behandling hade i fråga om fartygs bemanning i vidsträcktare fart och särskilt beträffande maskinbesättningen mycket skiljaktiga meningar yppat sig. En reservant i kommittén ville, likasom nu reservanterna i utskottet, föreskriva ett ovillkorligt införande av trevaktssystemet vid all nordsjöfart. Andra ville ha ett sådant system endast för viss fart i Atlanten och Medelhavet, under det att åter en annan ansåg trevaktsindelningen behöflig på långresor i Medelhavet och Svarta havet men endast för fartyg av viss större storlek. Vidare erinrade justitieministern om att den utländska lagstiftningen vore mycket växlande. Såvitt av handlingarna upplyses, har icke någon utländsk lagstiftning gått så långt som reservanterna inom utskottet vilja gå. Justitieministern sammanfattade sitt yttrande på följande sätt:

»Då skiftande meningar sålunda gjort sig gällande om den lämpliga utsträckningen av det så kallade trevaktssystemet, och det torde vara omöjligt att för någon avsevärd tid framåt på ett allmängiltigt sätt bestämma principerna och omfattningen för dess tillämpning, har jag icke ansett mig böra förorda intagandet i sjölagen av en sådan bestämmelse som den i detta avseende av kommittén föreslagna», vilken går i samma riktning, som den av reservanterna föreslagna. Jag ber slutligen att få fästa kammarens synnerliga uppmärksamhet därpå, att den förra regeringen och den nuvarande intagit precis samma ståndpunkt i frågan, nämligen den, som fått sitt uttryck i Kungl. Maj:ts förslag och i utskottets hemställan.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Sommelius: Herr talman, mina herrar! Det betydande lagförslag, som nu föreligger till kammarens behandling, har naturligtvis icke kunnat tillfredsställa alla parter, som äro intresserade i rederinäringen. Den ena parten är redarna, den andra besättningen och den tredje befälet på fartygen. Alla dessa kunna naturligtvis icke känna sig tillfredsställda.

§ 5 a) giver på sätt och vis en liten anvisning på vilka stora krav, som nu ställas på rederinäringen, en näring, som i vårt land är ganska ny och ännu icke hunnit taga någon vidare

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

fart, om den också, såsom statsrådet och chefen för finansdepartementet nyligen uttalade, kan sägas vara stadd i mycket lycklig utveckling. Det är visserligen sant att så är, men i varje fall får man betrakta rederinäringen i vårt land som skäligen utvecklade, och mycket torde för densamma ännu vara att göra. Om nu den föreslagna lagstiftningen i många avseenden på sätt och vis lägger hinder i vägen för utvecklingen, så får det kanske icke tillskrivas enbart denna lag, som nu föreligger på kammarens bord utan också de internationella åligganden, som vila jämväl på vårt land, att följa med utvecklingen, och om vi icke skriva dessa lagar, underkastas vår rederinäring dessa författningar av främmande stater.

§ 5 a) innehåller en del frågor av mest social beskaffenhet, men därtill kommer dessutom sjövärdighetsbesiktningen och inspektionen av fartyg, allt åtgärder, som åsamka rederinäringen synnerligen stora kostnader.

Jag skall be, att sedan jag yttrat dessa allmänna ord med avseende å den reservation, som här blivit framställd på sid. 40 i utskottsbetänkandet, få säga, att det förefaller mig som herrar reservanter ansett, att rederinäringen jämväl skulle tåla en sådan ytterligare, den nu av dem ifrågasatta ökningen i kostnaderna för anskaffande av arbetskraft. Detta vittnar delvis kanske om okunnighet om vad rederinäringen i vårt land tål, men att den tål mycket, tyckas reservanterna ha klart för sig, när de säga längst ner på sidan: »Ty denna minimibestämmelse torde helt säkert icke kunna, hur än snikenheten månne regera en redare, i praktiken undgås.» Om man nu har klart för sig, huru mycket nytta och gagn en redare gör vårt land, skulle man säkert lägga sina ord litet omsorgsfullare, och om man förstode den betydelse rederinäringen äger för Sverige, skulle man säkert använda mera varsamma ord, än dessa som blivit här framförda.

Rederinäringen är ingalunda någon så lukrativ och lysande affär. Det torde icke vara för kammaren obekant, att i regeln 8—10 år av fallande konjunkturer medföra, att rederinäringens idkare därunder sällan få någon utdelning. Så händer det, att på det nionde, tionde, elfte eller tolfte året kan komma ett uppsving, som räcker två å tre år, och som ofta visserligen är ganska lysande, men i varje fall får detta vara tillräckligt för de långa intervallerna av dåliga tider, som ligga emellan.

Jag har begärt ordet huvudsakligen för att få säga detta, men framför allt för att protestera mot detta orättfärdiga uttalande om Sveriges redare. För övrigt skall jag, herr talman, be att få tillstyrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Söderberg i Stockholm: Herr talman! Utöver det allmänna intresse, som man måste ha av att sjölagen blir så tillfredsställande som möjligt ur både trafikanternas och besättningsarnas synpunkt, är det framför allt ett intresse, som ligger mig synnerligen varmt om hjärtat, och som föranlett mig att redan

vid behandlingen av denna paragraf begära ordet för att framföra några synpunkter. Det är därför, att för sjöfolkets, för besättningens del, står denna lag i det mest intima samband med lagen om arbetarskydd, som riksdagen antog år 1912. Vi, som då hade med denna lags utskottsbehandling att göra, nöjde oss med och gingo med på den bestämmelse, som nu finnes i lagen om arbetarskydd av 1912, att sjöfolkets arbete är inräknat bland de undantag, som gälla för denna lag, och det var under ett uttryckligt betonande av att det var vår absoluta förvissning, att när en ny lag om sjöfartssäkerheten skulle komma till stånd, denna lagstiftning skulle komma att beakta de synpunkter, som vi då framförde beträffande sjöfolket, och att man skulle se till, att skyddslagen för sjöfolket icke i något avseende skulle stå tillbaka för lagen om arbetarskydd av 1912. Det framfördes också från yrkesfarekommittén, som utarbetade stommen till ifrågavarande lagförslag, att — efter vad jag kunde fatta åtminstone — när den undantog sjöfolket, så var det därför, att samtidigt sjöfartssäkerhetskommittén arbetade, och att man i yrkesfarekommittén höll före, att densamma skulle tillräckligt beakta skyddslagstiftningen för sjöfolket.

Jag tager för alldeles givet, att det icke kan vara riksdagens mening att på något sätt införa ett förhållande i arbetarskyddshänseende, vilket skulle göra sjöfolket sämre ställt än arbetarna på land, utan att vad som kan göras i lagstiftningsväg för att bereda sjöfolket samma säkerhet vid utförande av sitt arbete, så långt som säkerhet för arbetare till sjöss kan ernås, det bör också göras. I detta Kungl. Maj:ts förslag, som utskottet i det väsentligaste gjort till sitt, äro de grundläggande bestämmelserna endast utförda med de raderna i § 5 a), »att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande. Bostäder ombord å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga. Fartygs inrättningar och redskap skola, när arbete med dem utföres, erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa.»

Denna paragraf, vill jag säga, motsvarar både till innehåll och anda ungefär vad 3 § i lagen om arbetarskydd innehåller, men 3 § i lagen om arbetarskydd lika väl som denna paragraf är utan ansvarspåföljd, och då blir det blott ett slags moralisk uppmaning i lagen, att arbetsgivarna, i detta fall redarna, böra iakttaga det och det. Således är bestämmelsen icke av någon som helst bindande karaktär utan uttrycker en önskan, att det bör vara på det sättet. Sedan följer den bestämmelsen i sista stycket av paragrafen, att närmare föreskrifter om det, som i första stycket angives såsom riktigt, skola av Kungl. Maj:t utfärdas.

Jag kan icke neka till, att det måste hava känts ur skyddslagstiftningssynpunkt mera betryggande, om Kungl. Maj:t följt sjöfartssäkerhetskommittén. Denna hade i sitt kommitteförslag linjerat upp en hel del bestämmelser, avsedda för olika områden

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

och olika slag av verksamhet ombord. Om man icke velat gå så långt, att man tagit dessa bestämmelser i sin helhet, tror jag, att det hade känts säkrare om idenna lag hade funnits grundläggande bestämmelser, till både karaktär och omfattning likartade med innehållet i 4 och 5 §§ i lagen om arbetarskydd. Där uppräknas en massa utgångspunkter, som lagen omedelbart ålägger arbetsgivarna att iakttaga för att trygga arbetarnas säkerhet mot olycksfall och ohälsa i arbetet, och det hade då givits i själva sjölagen säkra utgångspunkter, givna, utan att om dem några förordningar behövt komma till. Nu skola alla detaljerna överlämnas till Kungl. Maj:t, vilken skall utarbeta de förordningar, som skola ersätta vad som icke finnes i denna lag. Jag är alldeles övertygad om att det intresse och den förståelse, som riksdagen visade skyddslagen av 1912, skulle även hava visats ett förslag från Kungl. Maj:t i samma riktning beträffande denna lag, och det skulle också hava behandlats av riksdagen med samma förståelse. När jag framför denna synpunkt, är det icke beroende på något misstroende emot Kungl. Maj:t, att icke Kungl. Maj:t skulle hava både förmåga, möjlighet och god vilja att utfärda förordningar, vilkas innehåll skulle komma att fullt motsvara, vad skyddslagen i sina fundamentala satser innehåller beträffande arbetarne på land, men det är dock någon skillnad, under vilka förhållanden som dessa förordningar skola tillkomma. Med avseende på de förordningar, som Kungl. Maj:t har rätt att utfärda i det ena och andra fallet, blir det olika myndigheter, som skola utföra det förberedande arbetet. Det är visserligen Kungl. Maj:t, d. v. s. vederbörande statsråd, som skall granska de underordnade myndigheternas förslag, och sedan skall kontrasignation ske, men i fråga om själva det *grundläggande* arbetet beror det så ofantligt mycket på, huru vederbörande myndigheter se på och behandla dessa saker. Då hava vi den för arbetarne obestridliga fördelen, att när det kommer att gälla förordningar, som skola komplettera skyddslagen av 1912, skola dessa i första hand handhavas av yrkesinspektionens chefsmyndighet, d. v. s. socialstyrelsen, och där finnes såsom fullmäktig även en representant för arbetarne, som kan anlägga arbetarnes direkta syn på vad en eventuell förordning skall innehålla och även har medinflytande vid förordningens utarbetande. Jag kan icke finna, att någon sådan möjlighet kommer att givas vid utfärdandet av de förordningar, som icke blott skola komplettera den nu föreslagna lagen utan i sin helhet ersätta, vad som denna lag icke innehåller. Det skall kommerskollegium i detta fall göra, och det är en institution, där det mig veterligt icke finnes möjlighet att vid den förberedande behandlingen föra fram arbetarnes synpunkter på sakerna.

Nu säger utskottet: »Utskottet anser sig på nu angivna grunder böra avstyrka herr Lindleys motion, därvid utskottet emellertid förutsätter, att Kungl. Maj:t före utfärdandet av

de administrativa bestämmelserna i ämnet kommer att inhämta yttrande från i olika avseenden sakkunniga personer, företrädande olika intresseområden.»

Ja, det finnes ju rätt starka och viktiga intressen, som skola föra fram de negativa synpunkterna, om Kungl. Maj:t skulle hava lust att gå för långt, men att få fram positiva synpunkter, när det gäller att utfärda förordningar, som skola ersätta arbetarskyddslagens föreskrifter, det är icke så lätt. I det skick saken nu befinner sig förstår jag mer än väl, att när man kommer så långt som till punkten b), där herr Lindleys motion avstyrkes, är det fullständigt utsiktslöst att få hans reservation antagen, ty han står där fullkomligt ensam om sin reservation. Det finnes därför knappast någon utsikt att få ett lagförslag från Kungl. Maj:t framlagt, som skulle kunna giva riksdagen tillfälle att granska och pröva dessa bestämmelser, innan de utfärdas i förordnings form i stället för, som sig bort, i form av en utav Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt stiftad lag. Detta går ju icke då saken redan avslagits av första kammaren, och jag tror icke heller, att ens andra kammaren skulle vilja gå den vägen. Men jag skulle då värdsamt vilja hemställa till Kungl. Maj:t, att, när det gäller att utarbete dessa förordningar, söka gå en väg, som så mycket som möjligt motsvarar den, som gives för förordningarnas utfärdande i lagen om arbetarskydd av 1912, att sålunda Kungl. Maj:t i första hand ville inhämta, så långt sig göra låter, yttranden och meningar ifrån de arbetare, som det i detta fall gäller, nämligen sjöfolket. De stå, vågar jag säga, om man jämför dem med arbetarne i land, i en ändå sämre ställning med hänsyn till möjligheten att ge sina meningar tillkänna, deras förmåga att kunna fackligt organisera sig är bedrövligt liten, och deras förmåga att skaffa sig organ, som kunna föra deras talan, ha de ej lyckats utveckla i någon högre grad hittills, förmodligen beroende till största delen på arten av deras arbete, i det att de ju cirkulera mellan hamnarna och icke äro bofasta. Det kommer att gå långt om, tror jag, innan de ens bli underkunniga om tillvaron av denna lag, som nu blir antagen. De äro således alldeles efterblivna beträffande en hel del saker, som folk i land har reda på.

Det vore därför önskligt, att Kungl. Maj:t, så långt sig göra låter och på sätt, som är möjligt, innan förordningarna utfärdats, inhämtar sjöfolkets mening om vad de anse desamma skola innehålla.

Därtill skulle jag vilja lägga den önskan — jag tror inte det skall möta något överstigitligt hinder, ehuru jag ej kan bestämt uttala mig därom — att i en förordning måtte åt sjöfolket ges samma rätt som 31 § i lagen om arbetarskydd ger arbetarne i land, d. v. s. så att sjömännen, när inspektionerna äga rum, skola ha rätt att genom sina ombud ge sin mening tillkänna för vederbörande inspektionsförrättare, så att om de vid en inspektion vill ha några särskilda krav framförda, de

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

skola kunna på ett av Kungl. Maj:t sanktionerat sätt, utan att på något sätt råka i klammeri med befälet, komma till tals med inspektionsförrättaren och därvid göra honom uppmärksam på de missförhållanden, som de önska få avhjälpna och beivrade.

Detta är för mig de två mest viktiga synpunkter, som jag vid behandling av denna lag skulle vilja ha framförda till benäget beaktande.

Ja, jag skulle vilja tillägga en sak beträffande den reservation, som är avgiven vid denna paragraf i vad den rör bemanningsfrågan. Det har sagts mig, att man redan på långgående trader använder detta trevaktssystem; och det kan då ifrågasättas, huruvida man ej skulle kunna införa detta i lagen för på kortare trader, som räcka över tolv timmar utan att det oaktat kunna kallas för långgående trader. Jag är långt ifrån någon fackman på detta område, men det förefaller mig, att om detta system redan i viss utsträckning av redarna tillämpas vad angår maskinpersonalen, kan jag ej finna, att någon så väsentlig svårighet i praktiken skulle vara till finnandes att låta detta praktiskt tillämpade — i stor utsträckning, har jag till och med hört, tillämpade — system bliva fastslaget i lagens direkta minimiföreskrift.

Som generell omdöme om vad en sådan lag skall innehålla i fråga om skyddsföreskrifter, måste jag säga, att ju högre riksdagen kan bestämma minimiföreskrifterna, ju mer underlättar man därigenom, såvitt jag förstår, Kungl. Maj:ts arbete att utfärda lagen kompletterande förordningar. Sättas däremot dessa minimibestämmelser mycket lågt eller meddelar man inga dylika alls, blir det för Kungl. Maj:t, därest Kungl. Maj:t verkligen vill fastslå lagbestämmelser av något större värde, rätt besvärligt att emot de framställningar, som kunna göras från redarnas, arbetsgivarnas sida, våga sig på det experimentet att utfärda en sådan förordning. Jag tror, att Kungl. Maj:t i så fall skulle dra sig rätt mycket för att göra det.

En annan synpunkt, som jag inte kan uraktlåta att fästa uppmärksamheten på, är vikten av att, när man skriver denna lag, man låter sig angeläget vara att söka göra den så tillfredsställande som möjligt för det svenska sjöfolket. Det klagas, och det har alltid klagats över, att ynglingar, som ge sig ut på sjön, betrakta tjänstgöringen på svenska fartyg såsom ett övergångsstadium och efter detta ge sig över på utländska fartyg, där förhållandena äro bättre. Ju mer man kan förbättra förhållandena på de svenska fartygen, dess större utsikt kan det vara för dessa att få behålla sitt folk.

I fråga om den nu föredragna paragrafen ber jag att få yrka bifall till reservationen.

Herr Herlitz: Herr talman! För att om möjligt bespara kammaren en ny diskussion med anledning av utskottets

hemställan under punkt b) skall jag be att redan nu få yttra några ord med avseende å den siste ärade talarens anförande.

Den anmärkning han framställde mot den föreslagna lagstiftningen kan i korthet uttryckas så, att han jämförde den nu ifrågasvarande § 5 a med § 3 i arbetareskyddslagen, och han sade sig sakna i sjölagstiftningen bestämmelser motsvarande §§ 4 och 5 i arbetareskyddslagen. Han erinrade vidare, att § 3 i arbetareskyddslagen är utan straffpåföljd och sålunda icke är tvingande. Jag uppfattade ej, om han ansåg, att detsamma var förhållandet med § 5 a i sjölagen, med vilken vi nu sysselsätta oss, men i allt fall ber jag att få påpeka, att detta stadgande ingalunda är »utan påföljd», utan att i 292 § meddelas mycket stränga straffbestämmelser för eftersättande av de skyldigheter, som § 5 a ålägger redare och befäl. Det är sant, att i den föreslagna lagstiftningen ej förekomma några bestämmelser motsvarande 4 och 5 §§ i arbetareskyddslagen; men härför kunna anföras två skäl: för det första, att de bestämmelser, som skola komma att motsvara 4 och 5 §§ i arbetareskyddslagen och som skola meddelas på administrativ väg, äro till den grad detaljerade och vidlyftiga, att man ej rimligtvis kan ifrågasätta, att riksdagen skall befatta sig med dem. I arbetareskyddslagens §§ 4 och 5 innehållas en hel mängd detaljföreskrifter, men jag har fått det intrycket — att endast de så där mera i allmänhet förklara, att det och det redskapet skall vara »tillräckligt», att den och den anordningen skall vara »lämplig» och »betryggande», då däremot de kammarens ledamöter, som tagit kännedom om sjöfartskommitténs förslag, torde hava funnit, att de bestämmelser, som äro avsedda att meddelas i detta ämne, rörande sjöfarten, äro på helt annat sätt detaljerade, med angivande av det antal redskap av det och det slaget, som skall finnas o. s. v. Vid en kunglig proposition, som utgör föremål för kammarens handläggning i afton, har intagits såsom en bilaga en konvention mellan Sverige och åtskilliga utländska makter, vilken är avsedd att ratificeras. Där innehållas bl. a. bestämmelser angående livbåtar, och endast dessa föreskrifter uppta två hela sidor i riksdagstrycket. Jag nämner detta som exempel på, hur detaljerade dessa bestämmelser måste bli och hur olämpligt det därför vore att meddela dem i en av konung och riksdag gemensamt stiftad lag.

Men därmed är jag också inne på den andra synpunkten. Dessa bestämmelser äro avsedda att meddelas, såvitt möjligt är, i överensstämmelse med utlandets lagstiftning och efter förmliga avtal med främmande makter. Det kan då ej vara lämpligt, att den svenska lagsiftningen iklädes så tunga former som alltid äro förenade med utövande av konungens och riksdagens gemensamma lagstiftningsmakt.

Herr Törnkvist: Herr talman! Herr Sommelius riktade en protest mot en sats, som reservanterna skrivit i sin reservation vid denna punkt. Då jag finner denna protest ganska

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

obefogad, vill jag ej, att den skall stå oemotsagd i protokollet. Herr Sommelius citerade nämligen följande: »Ty denna minimibestämmelse torde helt säkert icke kunna, hur än snikenheten mände regera en redare, i praktiken undgås.» Herr Sommelius vill ha i denna sats inlagd en direkt anklagelse från reservanternas sida mot hela redarkåren för snikenhet. Men en sådan anklagelse kan man väl näppeligen utläsa ur detta reservanternas yttrande. Här har förut påvisats, att detta tal om minibestämmelser rörande tolv timmars skifte är ganska meningslöst, ty i praktiken *kan* man inte komma upp till längre arbetstid än tolv timmar. Reservanterna säga därför här, att om det skulle befinnas, att någon redare vore så sniken, att han *vilde* gå över tolvtimmarsskiftet, skulle det i praktiken visa sig bliva omöjligt för honom, och detta är väl ej detsamma som att rikta en förebräelse mot *redarkåren* för snikenhet. Det är detta jag velat säga som en förklaring över den märkliga innebörden i vad reservanterna skrivit.

För övrigt anser jag det yrkande reservanterna framställt vara mänskligt, och det är ytterligt svårt att i detta fall, som utskottet gör, tala om *minimibestämmelser*, då det är fråga om ett tolvtimmarsskifte, som absolut inte kan överskridas, därest man över huvud taget vill ha folk på våra fartyg. När man talar om minimibestämmelser och däri vill inlägga betydelsen av en fördel, som riksdagen vill skänka åt sjöfolket, böra väl dessa bestämmelser verkligen innebära ett avsteg från nuvarande ordning till sjöfolkets förmån.

Jag ber sålunda, herr talman, att i den punkten få yrka bifall till reservanternas förslag.

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet Hasselrot: Herr talman, mina herrar! Såsom den förste ärade talaren på Stockholmsbänken redan gjort, ber även jag att få erinra om att stadgandet här om bemanning ej är annat än en minimibestämmelse.

Vidare vill jag understryka vad han sade, nämligen att den ståndpunkt jag och mina kamrater i ministären nu intagit, ej är annat än densamma, som min företrädare i den föregående ministären intog. Det gäller sålunda här icke någon politisk fråga, utan här är det fråga om att skipa rätt mellan olika parter.

Herr Lindley har föreslagit, att i Nordsjöfart skulle finnas tre *maskinvakter*. Jag anser en sådan bestämmelse ej vara tillräddig, och jag vill i detta hänseende erinra därom, att inom kommittén icke fanns någon mer än herr Lindley, som förordade detta. Och enligt vad jag från sakkunnigt håll hört, är det, understundom åtminstone, tillräckligt med två vakter, och då kan det ej vara lämpligt att i lagen stadga som minimum mer än detta.

Med anledning av vad den andre talaren från Stock-

holmsbänken anförde, vill jag vidare uttala den bestämda förmodan, att Kungl. Maj:t, vem som än är justitieminister, när frågan föreligger till slutligt avgörande, kommer att ta all hänsyn till de av den ärade talaren framlagda synpunkterna, som de förtjäna, och Kungl. Maj:t kommer helt visst ej att gynna någon part utan jämnt avväga båda parternas intressen.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Herr Indebetou: Herr talman, mina herrar! Med anledning av det yttrande, som fälldes av en ärad Stockholmsrepresentant, herr Söderberg, skall jag be att få säga några ord rörande vad han sade om arbetareskyddshänsynen. Han erinrade om, huru det var ordnat för arbetaren i land. Han erinrade också om — och det med full rätt — att vid arbetareskyddslagens antagande framhölls det, att särskilda bestämmelser skulle utfärdas för sjöfolk för att tillvarataga deras rätt. Att så även kommer att ske, därför torde finnas en borgen i den omständigheten, att Kungl. Maj:t ju hemställt i en särskild proposition om att i socialstyrelsen skall anställas en särskild nautiskt erfaren person, som under socialstyrelsens ledning skall övervaka, att besättningens bostads- och kostförhållanden vederbörligen tillgodoses. Han sade vidare, att det icke förefanns möjlighet för sjöfolk att på sätt, som förhållandena nu gestaltat sig, få fram sina önskemål. Med anledning därav vill jag erinra om, att genom kommerskollegium och sedermera genom socialstyrelsen sedan ett par år frågeformulär varit utsända till alla svenska sjömän i vårt land, som kunnat anträffas. Tusentals svar ha ingått. Det fanns på utskottets bord en kort resumé av dessa svar, genom vilka mycket olika synpunkter kommit fram, och man hade inom utskottet tillfälle att studera dessa svar. Jag är övertygad om att de synpunkter, som där av sjöfolket framlagts, givetvis komma att vara en vägledning för dem, som i sin tur skola utarbeta det första förslaget till de närmare bestämmelser, Kungl. Maj:t sedermera i enlighet med § 5 a) skall låta utarbeta, framlägga och bestämma. Detta anser jag innebära en garanti för att just de farhågor, som herr Söderberg här framfört, icke äro av den art, han tror. Ja, jag vill t. o. m. säga, att de icke förefinnas. Vi ha redan hört utav herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet, huru han tänkt sig denna saken ordnad, när detta stora material står till förfogande, vilket icke fanns vid den tidpunkt, då arbetareskyddslagstiftningen behandlade denna gren, nämligen sjöfartsfrågorna. Anledningen därtill var, att man saknade material, och den utredning, som pågick beträffande sjöfolk, var ävenså orsaken till att arbetareskyddslagen icke kom att omfatta sjöfolket. Det finnes också — såsom den ärade talaren just nämnde — en representant i fullmäktige, vår riksdagskamrat herr Lindqvist, som givetvis kommer att tillvarata de intressen, som här herr Söderberg framfört. Och jag tror, att detta ytterligare borgar för att det icke blir någon ensidighet i det hänseendet. För övrigt vill jag säga, att

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

jag är fullt på det klara med — såsom herr Söderberg — att, om vi icke göra, vad vi kunna, för att inom lämpliga gränser tillgodose vårt sjöfolks krav på hyra, kost och trevnad, mista vi det nödvändiga antal sjömän, som vi behöva för handelsflottan. Och det är icke bara den faran, att en del av dem går till utlandet som förefinnes, utan rekryteringen inom landet kommer att försvåras. Och har det ifrån något håll dragits i tvivelsmål, huruvida en sådan fara förefinnes, tror jag och vet, att 1913 års erfarenhet lärt rederierna tillräckligt inse betydelsen av att icke bara söka behålla dem, vi ha, utan att göra villkoren för folket på våra fartyg sådana, att ynglingar verkligen vilja ägna sig åt yrket. Det året var det nämligen nära nog permanent folkbrist. Sjöfarten var då visserligen ovanligt livlig, men vi få tänka oss, att, om handelsflottan utvidgar sig, såsom den gjort under de sista tio åren, skall bristen bli ännu mer kännbar. Om icke herr Söderberg delar min tro på att sjöfartsnäringens målsmän av omtanke för sjöfolket vilja förbättra deras förhållanden så bör man åtminstone tilltro redarna så mycket förstånd, att de av självbevarelsedrift, för sin egen näringsförkovran göra vad de kunna för att förbättra sjömännens vilkor, ty det är enligt min mening bästa sättet för att kunna få tillräckliga besättningar å våra fartyg.

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Ingvarson: Herr talman, mina herrar! Det vore synnerligen glädjande, om de skäl, som herr Indebetou till sist antytt såsom drivkraften för vissa förbättringar i sjöfolkets ställning, verkligen vore så starka och bärande, att de åstadkomme önskat resultat; men för min del har jag dels på grund av min personliga erfarenhet och dels på grund av min kändedom i allmänhet om förhållandena mina tvivel härvidlag. Jag kan därför verkligen icke underlåta att, innan debatten i denna punkt avslutas, säga ett par ord.

Det är mycket möjligt, att kammaren, synnerligast efter det varma förord, som herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet lämnade, kommer att taga utskottets formulering. Men även om så skulle vara, vill jag i alla fall, innan frågan avgöres, påpeka ett par synpunkter, som jag tror förtjäna beaktande. Det är kanske icke alla av herrarna, som reflekterat över att för närvarande och allt hitintills, även enligt den formulering paragrafen fått, har det allra största flertalet av svenskt sjöfolk i helg och söcken under den tid, de vistas på sjön, under gång i genomsnitt en arbetstid av tolv timmar, d. v. s. 84 timmar pr vecka. Tager man hänsyn till det för många av dem synnerligen hårda arbetet, bör en var inse, att det är en mycket lång arbetstid. Undantag ifrån denna regel finnes för en mindre del av personalen vid svenska handelsflottan, nämligen för en del av eldarepersonalen, som är anställd på några av våra större på utlandet gående handelsfartyg. Men

då reservanterna nu hava krävt en för alla fartyg på Nordsjön och längre bort, gällande bestämmelse, som begränsar denna eldarepersonals arbetstid till 8 timmar på dygnet d. v. s. — såsom sjöfolket själv kallar det, satt vakterna till 4 och 8, bör man taga hänsyn till att härigenom icke arbetstiden blivit så synnerligen kort jämförd med förhållandet hos vissa andra sjöfartsidkande nationer. Det finnes åtskilliga fartyg, tillhöriga främmande nationer, som gått så långt, att de infört 3 och 9 timmars vakt, d. v. s. tre timmars tjänstgöring och 9 timmars fri vakt för eldarepersonalen under gång i varmare farvatten.

Nu kan det finnas något fog för vad herr statsrådet antydde om att vid vissa tillfällen kan det gå för sig med vakt om vakt, d. v. s. 4 timmars arbete och 4 timmars vila. Men uppenbarligen kommer detta i längden att medföra överansträngningar; och i all synnerhet på långfärd, som det här är fråga om, blir det för tungt och för hårt arbete. Jag upprepar ännu en gång, att skall man lita på den goda vilja, som herrar redare på grund av sitt intresse att få behålla folket kommer att visa, då hyser jag åtskilliga tvivelsmål rörande möjligheten att på den vägen uppnå någon förbättring.

Men då denna sak verkligen har avsevärd betydelse för att kunna tillfredsställande bemanna den svenska handelsflottans fartyg, åtminstone vad maskinpersonal angår, tror jag det vore i hög grad lyckligt med en sådan bestämmelse i lagen. Det är gott och väl, att det lägges i Kungl. Maj:ts hand att utfärda sådana bestämmelser, men jag hyser tvivelsmål, huru pass långt Kungl. Maj:ts intresse i det hänseendet kommer att gå. Jag anser, att det är högst lyckligt, om det kommer att inskrivas i lagen. Nu göres av utskottet den invändningen, att man skulle behöva göra likadant beträffande åtskilliga andra grupper. Vi skola då erinra oss, att den grupp, som är i största behovet av en dylik lagbestämmelse, är dock maskin- och eldarepersonalen, och för deras vidkommande är det icke för mycket att få detta inskrivet i lagen. Jag ber att i detta avseende få hemställa om bifall till reservanternas förslag.

Herr S o m m e l i u s: Jag vill endast säga ett par ord gentemot herr Törnkvist angående hans reservation på sid. 40 och jag ber då att få läsa upp vad som där står skrivet i betänkandet: »denna minimibestämmelse torde helt säkert icke kunna, *hur än snikenheten mände regera en redare*, i praktiken undgås». Om det icke varit meningen att med detta uttala en förolämpning emot redarna, tillåter jag mig säga, att då ha reservanterna liksom herr Törnkvist icke alls förstätt ordens valör.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner först på godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf samt vidare på bifall till den av herr Lindley m. fl. avgivna, vid paragrafen fogade reservationen; och fann herr

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

*Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen.* talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl, i anledning varav nu uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition:

(Forts.)

Den, som vill, att kammaren godkänner 5 a § i särskilda utskottets nr 2 förevarande förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, har kammaren bifallit den av herr Lindley m. fl. avgivna, vid §:en fogade reservationen.

Voteringen utvisade 94 ja mot 71 nej, vadan kammaren godkänt utskottets förslag till lydelse av paragrafen.

6 §.

Godkändes.

26 §.

För denna paragraf hade utskottet i likhet med Kungl. Maj:t föreslagit följande lydelse:

26 §.

Befälhavaren åligge att tillse, att fartyget är i samtliga de avseenden, som i 5 a § omförmälas, i behörigt skick.

Innan resa anträdes skall han särskilt tillse:

1) att fartyget är tillräckligen försett med proviant, vatten och läkemedel samt, där fartyget är ångfartyg, med kol och övriga för maskinens drift nödiga ämnen; att nödiga signalapparater, bärgnings- och eldsläckningsredskap, sjökort, seglingsbeskrivningar, fyrlistor, nautiska tabellverk samt nautiska publikationer och instrument finnas ombord, ävensom att bärgnings- och eldsläckningsredskap samt lod och lodapparater äro klara till omedelbart bruk;

2) att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som må vara tillämpligt; att gods, som inlastas, behörigen stuvats; att fartyget är försett med allt vad till lastens bestryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag, skott och surringar, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas; att, där däckslast lämpligen kan föras, den är försedd med nödiga stöttor och, om så erfordras, med mantäta vandringsrelingar; att däckslast icke belamrar båtar eller andra bärgningsredskap, styrledningar, nedgångskappar, vattenportar, förhålningsvinschar eller ankarspel och icke heller är så anbragt, att den väsentligen försvårar

fartygets manövrering; ävensom att däckslasten icke är större, än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, och icke heller skäligen kan antagas bliva rankt under resan;

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

3) att, då fartyget har barlast, denna är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan;

4) att fartyget i lastrum och där det eljest må vara behöfligt tätas så, att last eller barlast icke kan oklara befintliga läsanordningar; att, där fartyget för last av spannmål eller annan last, som har benägenhet att förskjuta sig, det förses med säkra skott eller andra anordningar till förekommande av lastens förskjutning; samt att, om fartyget för last, som i annat avseende kan medföra fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, behöfliga försiktighetsåtgärder vidtagas.

Befälhavaren åligger ock att hålla uppsikt därå, att, när arbete ombord utföres eller skeppstjänst vare sig ombord eller i land förrättas, nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med de föreskrifter, som kunna vara av Konungen meddelade.

Har fartyget grundstött eller har eljest någon händelse inträffat, varav skada kan antagas hava uppstått, åligger befälhavaren att, så snart undersökning kan äga rum, därom foga anstalt.

I fråga om andra stycket 2) hade i anslutning till framställt yrkande i herr Indebetous ovanberörda motion avgivits reservationer:

av herr *Herlitz*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka följande lydelse av denna del av paragrafen:

2. att ej större — — — manövrering; ävensom att däckslasten ej är så stor, att förefintlig slagsida eller annan omständighet giver skäligen anledning antaga, att fartyget saknar den stabilitet, som erfordras för resan; och

av herr *Indebetou*, som hemställt, att paragrafen i nämnda del måtte erhålla följande lydelse:

2. att ej större — — — manövrering; ävensom att däckslasten icke är så stor, att fartygets säkerhet under resan på grund av förefintlig slagsida kan anses äventyrad.

Efter föredragning av paragrafen lämnade herr talmannen ordet till

Herr *Indebetou*, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Beträffande sista stycket av nu föreliggande moment har jag, såsom synes av utskottsbetänkandet, reserverat mig emot formuleringen av just nämnda punkt. Anledningen härtill är icke den, att jag vill på något sätt underkänna behovet av en kontroll över däckslasten, men jag har ansett, och detta i allmänhet med talrikt instämmande av mina kolleger på detta område, att den nu föreslagna formuleringen är olämplig. Den är så opraktisk, att den svårligen torde kunna tillämpas i det praktiska livet. Samma uppfattning har även gjorts gällande av flertalet av de

*Andra kammarens protokoll vid senare riksdagen 1914. Nr 55. 2*

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

korporationer på sjöfartsområdet, som yttrat sig angående denna sak. I mer eller mindre positiva ordalag ha de förklarat, att denna formulering är svårförstådd och svår att tillämpa. Utskottet föreslår här, »att däckslasten icke får vara större, än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, och icke heller skäligen kan antagas bliva rankt under resan». Denna formulering innebär utan tvivel, att om ett fartyg vid avgång från hamn har den allra minsta slagsida, må en statens inspektör ha rätt att förhindra dess avgång, oavsett om fartyget för övrigt har den nödiga och tillräckliga stabiliteten. Vi sjömän veta, att denna bestämmelse är alldeles omöjlig att i praktiken tillämpa, med mindre än att densamma skulle innebära ett fullkomligt förbud för sådana fartyg att gå till sjöss. Följden av detta stadgandes bibehållande i den form, som utskottet i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag förordat skulle bli den, att när en befälhavare under pågående in- tagning av däckslast finner att fartyget har någon liten slag- sida, måste han för ått skydda sig emot den eventuella risken av stoppning ifrån inspektörens sida se till, att denna slagsida genom ändring av lasten blir hävd. Han måste då mot slutet av lastningen lägga en större kvantitet av lasten på den ena sidan än på den andra, men detta innebär i sig själv en stor fara ty de däckslaster, varom nu är fråga, utgöras i 99 procent av så gott som huvudsakligen sågat virke, och så- dan last måste lastas så, att den lag för lag stuvvas jämnt, så att det blir en homogen bunke på däck. Om man nu vid avslutandet av lastningen skall för att rätta upp fartyget lasta ett par fot eller en halv meter mera på den ena sidan än på den andra, så kommer detta att medföra, att däckslasten icke blir nog fast stuvad, och den kan i själva verket då omöjligen surras på ett ordentligt sätt. Och om nu lasten, såsom oftast är fallet, består endast av bräder, inverkar dels regn, dels över- spolning på lasten på det sätt, att på den sidan, där den större kvantiteten befinner sig, suger lasten åt sig mera vatten än på den andra sidan, där lastkvantiteten är mindre. Följden härav blir då den, att även om fartyget i hamnen i följd av lagens ordalydelse lastas så, att det är fullständigt upprätt, får det så småningom en slagsida åt det motsatta hållet, och kan man då komma i den situationen att under storm eller dåligt väder be- höva lämpa eller flytta denna däckslast. Att flytta lasten över från den ena sidan till den andra är ogörligt, ty det är detsamma som att rubba själva lastens stuvning och att riskera icke blott lasten, utan även de mäns liv, som syssla med densamma. Man har då blott att söka hålla kvar lasten eller att låta densamma gå över bord, ifall oöverstigligen svårigheter uppstå.

Denna bestämmelse kommer sålunda att under vissa situatio- ner medföra försämringar i den sjövärdighet, som man här strä- var efter att erhålla genom föreskrifter i denna och andra para- grafer.

Vidare har utskottet, väl förstående att man icke får vara alltför noggrann i praktiska livet med efterlevnaden av denna bestämmelse om däckslasten, samt att formuleringen här avser sådana fall, då *verklig* slagsida är för handen. Vad innebär då detta? Jo, det innebär, menar utskottet, ett slags medgivande, att ett fartyg dock får ha en *liten* slagsida. Detta har utskottet sagt i motiveringen, men lagparagrafen har den ordalydelsen, att fartyget skall vara *utan slagsida*, när fartyget går från hamn. En medlem av utskottet, en aktad jurist, förklarade även, att det icke skulle falla honom in att döma en befälhavare skyldig till straff, för att han gått från hamn med ett fartyg, som haft en mindre slagsida, ty detta har icke varit lagens mening.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Då frågar jag: varför skall man giva lagen en sådan formulering, att icke ens jurister anse, att man skall döma efter dess ordalydelse, utan vilja göra undantag från lagens stadgande? Och framför allt, varför skall man skriva en lag med en sådan formulering, att den icke kan fattas på annat sätt, än såsom jag nu här anfört? Jag vet mycket väl, att man från dem, som här komma att försvara utskottet, skall få höra det uttalandet, att vi skola lägga märke till, att det i lagtexten står »utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt». En slagsida, som ett fartyg har på grund av annan orsak, skall alltså icke medföra något straff för befälhavaren eller giva inspektören möjlighet att ingripa.

Jag vill då först fråga: huru kan det vara möjligt för en inspektör, som icke känner det fartyg, som han inspekterar, att kunna avgöra, om en eventuell mindre slagsida är orsakad av däckslastens övervikt eller ej? Kan icke denna slagsida lika gärna vara förorsakad av, att kolboxarna i fartyget icke äro lika lastade på båda sidor, eller därav, att barlasttankarna icke äro likformigt fyllda? Jo, helt visst kan orsaken till fartygets slagsida vara att söka i ett sådant förhållande, och fartygets befälhavare kommer nog att säga om en eventuell slagsida, att den icke förorsakas av däckslasten, utan just av någon annan dylik omständighet. Men huru skall då denna officiella inspektör kunna bevisa, att så ej är förhållandet? Han har ingenting annat att göra än att hålla på sin mening, och sedan kan fartyget stoppas, och eventuellt andra personer få i uppdrag att undersöka, vilkendera som har rätt, kaptenen eller inspektören. Men under tiden ligger fartyget stilla, och om det slutligen visar sig, att det är inspektören, som haft orätt, så blir det staten, som får ersätta fartygets tidsförlust, och om det är så, att inspektören har dömt rätt, måste det ju vara mycket klart att det verkligen varit av däckslasten som slagsidan förorsakats. Men det är just dessa ständigt uppkommande oändliga tvister, som äro orsaken till, att jag vill ha denna paragraf ändrad, och såsom den skulle lyda enligt det föreliggande förslaget, kommer den icke, såsom jag här framhållit, att medföra den säkerhet som man med detta stadgande avsett. Den, som i likhet med mig sysslat med trä-

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

laster under ett tiotal år, vet mycket väl, att man nog kan lasta ett fartyg, som för sådan last, alldeles upprätt, precis så som ett vattenpass utvisar, men att detta fartyg likväl kan vara mycket rankare och ha en mycket mindre stabilitet, utan att någon inspektör kan upptäcka detta, än ett fartyg, som har ett par tre graders slagsida eller så. Då blir följden av en sådan lagbestämmelse som den nu föreslagna rätt underlig. Jag vill här inom parentes anmärka, att jag icke träffat någon, som tolkat denna paragraf med den av utskottet föreslagna ordalydelsen på samma sätt, som utskottet här gör. Jag vet nog att juristerna inom utskottet säga, att vi å vår sida tolka lagen fel, men det är icke frågan därom, utan det gäller ju att skriva en lag så, att den kan i praktiken tillämpas och icke ständigt är föremål för missförstånd. Om man nu emellertid antager den ordalydelse, som här är föreslagen, kommer en befälhavare måhända att, oavsett om hans fartyg har den nödvändiga stabiliteten eller icke, framför allt lasta det så, att det icke utsättes för en stoppning av inspektören. Enligt mitt förmenande är det emellertid mycket oklokt att lagstifta på ett sådant sätt.

Jag har i min reservation föreslagit en annan lydelse av hithörande stadgande, och denna formulering är i ganska nära överensstämmelse med den norska lagens föreskrift i detta fall. Den norska lagen stadgar helt generellt så: »Det paahviler skibsføeren ved føring af traelast paa daeck at paase, at skibet beholder en efter farvandet, aarstiden og øvrige omstaendigheder fuldt betryggende stabilitet.» De norska lagstiftarna ha förstått, att det icke går an att i detalj bestämma, huru ett trälastat fartyg skall vara lastat. Detsamma synes även utskottet ha insett, då det här talar om, att verklig slagsida skall konstateras, och i sammanhang därmed säger, att »avgörandet härom ansetts böra såsom hittills falla under befälhavarens fria bedömande». Ja, om lagen hade varit skriven så, att den tydligt hade givit befälhavaren rätt att i detta fall handla såsom hittills, att alltså hans sjömannafarenhet och hans kunskap om sitt fartyg skulle vara vad som vore avgörande för honom vid lastningen, då vore icke något att säga härom, men när man skriver en formulering på sätt här skett och sedan för att förbättra det, som man funnit vara praktiskt ohållbart i motiveringen, dels talar om befälhavarens fria bedömande och dels om, att det skall vara verklig slagsida, detta, som sagt, för att eliminera bort de anmärkningar, som man gjort mot lagens formulering, så borde det vara tillräckligt att endast påpeka detta förhållande för att förslaget skall framstå såsom olämpligt.

Hittilldags ha ju befälhavarna lastat sina fartyg så, som de själva önskat, åtminstone har det varit så i huvudsak. Men även om missförhållanden till följd därav uppstått — icke i många, utan i enstaka fall —, så har nu en inspektör fått möjlighet kunna förhindra, att ett överlastat fartyg går till sjöss utan den nödiga stabiliteten. Nu är givet, att om inspek-

tören skall tillämpa lagen fullkomligt efter ordalydelsen, är det icke längre något värde med motiveringens ord om befälhavarens fria bedömande, utan det blir blott en fullkomlig bokstavstolkning av lagen, som här kommer att tillämpas.

Under denna frågas behandling i utskottet anfördes, att en av utskottsmedlemmarna vid ett tillfälle frågat en befälhavare, huruvida det vore möjligt att kunna avgöra, om en förefintlig slagsida vore orsakad av däckslasten eller ej. Den tillfrågade -- vi ha icke fått veta vilken fackman det var -- lär därpå ha svarat, att omöjligt var det icke, men dock ganska svårt att avgöra den saken. När det sålunda icke var omöjligt att avgöra något sådant, ansåg utskottet, att vi kunde taga denna svårförstådda formulering. Jag beklagar, att jag icke här i kammaren ser en av våra största och kanske den största experten på detta område närvarande, nämligen Norrlandsrepresentanten herr Sundström. Han har mycket deltagit i stuvningen av dylika laster, och jag vet, att personer, som vänt sig till honom, ha fått alldeles samma uppgifter och hört honom uttala alldeles samma uppfattning som den, jag och många andra här i denna kammare hysa, vilka ha någon erfarenhet på detta sjöfartsområde. Denne person har för sin del uttalat, att han anser nu ifrågavarande bestämmelse vara nästan omöjlig att tillämpa i praktiken. Jag kan även nämna, att lagrådet likaledes har dragit i tvivelsmål, huruvida denna paragraf vore lämplig.

Men icke förty har nu denna paragraf blivit oförändrad tillstyrkt av utskottet, och det är ju mycket glädjande för Kungl. Maj:ts auktoritet, att den varit så avgörande för utskottsmedlemmarnas bedömande av denna sak, att de icke på något sätt låtit de invändningar, som här framkommit från praktiskt folk, vinna gehör. Jag vet nu, att första kammaren tagit paragrafen i oförändrat skick, och det är då naturligtvis ganska svårt för en enskild reservant att nu få paragrafen ändrad. Jag har dock i detta fall det stödet, att herr Herlitz, utskottets vice ordförande, även ansett, att denna paragraf vore olyckligt formulerad och svår att uppfylla. Han har nu föreslagit en något annan formulering av hithörande bestämmelse. Både herr Herlitz och jag syfta åt samma håll, men på grund av min bortovaro från riksdagen ha vi råkat att få olika formulering. Jag hade nämligen på grund av bortresa ingivit en skriftlig reservation i förväg, och på grund därav har i min reservation föreslagits denna formulering av ifrågavarande moment: »att ej större -- -- manövrering; ävensom att däckslasten icke är så stor, att fartygets säkerhet under resan på grund av förefintlig slagsida kan anses äventyrad».

Enligt den av mig föreslagna ordalydelsen stadgas sålunda ej i denna paragraf något förbud att gå från hamn med en mindre slagsida, men den utestänger möjligheten av bristande sjövärdighet genom för hög däckslast samtidigt som den ej framkallar onödiga trakasserier mot fartygen.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

Jag skall sålunda, herr talman, be att få hemställa om bifall till den av mig avgivna reservationen.

Härpå anförde:

Herr Lyberg: Herr talman! Den förevarande paragrafen innehåller en del föreskrifter om vad en befälhavare med avseende å fartygs sjövärdighet särskilt har att iakttaga, innan resa med fartyget anträdes. Paragrafen avhandlar sålunda i mom. 1 fartygets utrustning med proviant, läkemedel, kol etc., i mom. 2 fartygets last, i mom. 3 fartygets barlast och i mom. 4 huvudsakligen fartygets skrov och vad därmed kan ha sammanhang. För bedömande av de föreliggande reservationerna är det alldeles nödvändigt att fasthålla detta och att särskilt fasthålla, att mom. 2, som det nu särskilt är fråga om, avhandlar fartygets last över huvud taget.

Angående ett fartygs last, såväl rumslast som däckslast, lämnas i mom. 2 föreskrift, att större last icke får intagas, än vad fartyget bekvämligen kan bära och rymma; vidare finnes en bestämmelse om, att lasten icke får vara så stor, att fartyget kommer att ligga djupare än ett möjligen å detsamma anbragt lastmärke tillåter, att lasten skall stuvvas ordentligt och stöttas etc. Men i momentet stadgas därjämte något alldeles särskilt med avseende å en viss del av lasten, nämligen *däckslasten* och speciellt däckslastens *storlek*. Anledningen därtill är ju alldeles uppenbart den, att däckslastens storlek så högst väsentligt inverkar på fartygets stabilitet, och detta i högre grad än någon ting annat ombord å lastat fartyg. Ju högre över vattenytan denna däckslast når och ju tyngre densamma samtidigt är, desto mindre påkänning av vind och vågor tål givetvis fartyget, och desto större anledning är därför att antaga, att fartyget är vad man på sjömannspråket kallar rankt. Den minsta vindstöt kan under sådana förhållanden komma fartyget att kantra, på alldeles samma sätt som den minsta stöt kan förorsaka, att en person, som bär på huvudet en stor och tung börda, störtar omkull. Därav har nu föranletts den mera generella bestämmelsen i detta moment, att däckslasten icke får vara så stor, att fartyget vid avgång från hamn kan tänkas bli rankt under resan. Samtidigt har emellertid tillagts den mera specifika bestämmelsen, att däckslasten icke får vara så stor, att fartyget vid avgång från hamn har *slagsida*, orsakad av denna däckslasts övervikt. Därmed har man nu helt enkelt velat säga, att, om däckslasten är så stor, att slagsida har orsakats av densamma, då är fartygets stabilitet *alltid* äventyrad, alldeles på samma sätt som en tyngd anbragt uppe i masten på en båt, hur rakt över båtens mittlinje man än placerar denna tyngd, föranleder, att båten på ett oroväckande sätt vill luta över åt den ena eller andra sidan, och därför sedan mycket lätt kommer båten att kantra, om densamma blir utsatt för påkänning av vinden. Man har således, såvitt

jag förstår, resonerat helt enkelt på det sättet: tar en befälhavare in så stor däckslast, att slagsida icke kan undgås utan särskilda balanseringsåtgärder, som dock i varje fall icke kunna förhindra rankheten, då har han överskridit den yttersta gränsen för vad med hänsyn till stabiliteten är tillåtligt.

Sjöfartskommittéerna uttrycka samma sak på det sättet, att kommittéerna på sid. 170 i sitt betänkande säga, »att en sådan av däckslastens storlek orsakad slagsida är ett avgörande bevis för fartygets bristande stabilitet». Det synes mig, som om vanligt sunt förnuft säger, att denna uppfattning är riktig. Men därjämte har sjöfartssäkerhetskommittén utan meningsskiljaktighet förordat denna bestämmelse; och denna kommitté har bland sig räknat ledamöter med speciell sakkunskap och med särskilt stort intresse för rederinäringen, för vilken denna bestämmelse enligt herr Indebetous utsago skulle vara för sträng. Bland sjöfartssäkerhetskommitténs ledamöter finna vi sålunda t. ex. nuvarande sjöministern, chef för ett av våra största rederibolag, vidare en förutvarande ledamot av denna kammare herr Odman och kommerskollegii dåvarande sjötekniska biträde Bjarke, vilken alldeles särskilt hållit på, att denna bestämmelse är nödvändig och lämplig.

Den omständigheten, att lagrådet, såsom här påpekats, för sin del uttalat — dock utan någon motivering — att denna bestämmelse är för sträng, lärer väl vid nu angivet förhållande icke kunna anses vara så synnerligen vägande. Mera vägande skulle det då kanske vara, att herr Indebetou delar lagrådets uppfattning härutinnan. Men jag måste säga, att den omständigheten inte verkat så starkt på mig som i allmänhet eljest herr Indebetous uttalanden på detta område, detta därför, att herr Indebetou — av hans motion och uttalanden inom utskottet att döma — såvitt jag förstått rätt, från början helt enkelt missförstått nu ifrågakvarande stadgande, läst det fel. Han har förbiset, att det här icke är fråga om en generell bestämmelse om slagsida, utan, som jag sagt, om en bestämmelse angående däckslastens storlek. Av samma anledning kan jag icke heller tillmäta så stor betydelse åt de uppgifter, som herr Indebetou lämnat om uttalanden från sakkunnigt håll, då om dessa sakkunnigas uttalanden ingenting finnes nämnt i den kungl. propositionen, och då uppgifterna, såvitt jag kunnat finna, äro sådana, som hänföra sig till uttalanden på grund av herr Indebetous referat av bestämmelsens innebörd, som herr Indebetou själv från början missuppfattat, och då uttalandena därjämte icke här föreligga på annat sätt, än att herr Indebetou själv muntligen refererat dem. Jag kan alltså med hänsyn till den enstämmighet, som rätt bland sjöfartssäkerhetskommittéerna, icke tillmäta herr Indebetous inlägg vidare betydelse, vilket icke heller skett inom utskottet, där man dock från början på sina håll ställde sig något tveksam gentemot bestämmelsen, en tvekan, som emellertid försvann, när man närmare studerat lagrummets innehåll.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

Nu säger herr Indebetou, att det skulle vara så gruvligt svårt att avgöra, om en förefintlig slagsida är förorsakad av däckslasten och icke av något annat. Jag får först erinra om att samma invändning kan man göra mot herr Indebetous eget förslag därför, att även han talar om slagsida, som, om den är orsakad av däckslastens storlek, skall under vissa förhållanden medföra förbud för avresa eventuellt ansvar för befälhavaren. Således, hans erinran mot det kungl. förslaget träffar hans egen reservation, såvitt jag förstår. Men nu kan jag icke inse, att det för en befälhavare, som mycket snart har kännedom om sitt fartygs stabilitet, skall vara så svårt att avgöra, när han skall sluta intaga däckslast, att avgöra när den gräns inträder, då slagsida på grund av däckslastens storlek måste uppkomma. Herr Indebetou säger visserligen, att det i varje fall är svårt för inspektören att avgöra, om slagsidan är orsakad av den ena eller andra anledningen; men det är givet, att inspektören icke bildar sitt omdöme uteslutande efter vad han ser av själva slagsidan utan också och framför allt efter däckslastens utseende. Han skaffar sig vidare uppgifter från besättningen, som deltagit i lastningen o. s. v. och fattar därefter ståndpunkt. Och det lär icke vara riktigt, att man icke i allmänhet med kännedom om däck- och rumslastens storlek och fartygets förhållanden i allmänhet kan räkna ut: här är det däckslasten, som förorsakar slagsidan. Måhända medför det, att tekniska biträden ibland behöva anlitas, men det lär man få underkasta sig. För övrigt, om svårigheter uppkomma vid bevisnings förebringande, vad betyder då detta? Jo, det betyder, att under sådana förhållanden en befälhavare eller redare, som eventuellt skulle underkastas åtal och ansvar, kommer att gå fri från åtal och ansvar därför att det åligger åklagaren att bevisa, huruvida slagsidan är förorsakad av däckslasten. Det blir således befälhavaren och redaren, som eventuellt komma att profitera av denna svårighet i bevisningshänseende.

Jag tror sålunda, att anmärkningarna mot bestämmelsen icke äro på något vis bärande och, såsom jag anmärkt, ha de icke funnit resonans inom utskottet ens bland dem, som själva liksom herr Indebetou ha ett alldeles speciellt intresse för rederi-näringen.

Vad särskilt herr Indebetous reservation angår, vill jag säga några få ord om den. Jag vill säga, att det med min utgångspunkt är givet, att vad han föreslår är sämre än Kungl. Maj:ts förslag, men därjämte, att förslaget efter vad jag kan förstå är oantagligt, och detta dels av den anledningen att avfattningen icke är så tydlig, att den utesluter misstolkning, och dels och framför allt därför, att han råkat utesluta det generella stadgan-det om rankhet och bibehållit endast en bestämmelse om slagsida, vilken bestämmelse därtill är synnerligen »utvattnad». Han har bibehållit bestämmelsen om slagsida på det sättet, att han

säger: är det så att däckslastens storlek orsakar en slagsida, som »kan anses» äventyra fartygets *säkerhet*, då skall den icke vara tillåten. Det är ju alldeles givet, att en sådan bestämmelse, där man icke har något fast att hålla sig till, kommer att medföra ännu större svårigheter vid eventuella processer än dem som enligt herr Indebetou skulle vara förbundna med Kungl. Maj:ts förslag. För övrigt är den tilläggsbestämmelse, som herr Indebetou föreslagit, fullkomligt överflödigt därför att densamma icke säger något utöver vad som sagts i början av moment 2, nämligen att lasten *över huvud taget* icke får vara större än fartyget kan bekvämligen rymma och bära. För övrigt, då den ärade reservanten, herr Indebetou, retirerat till detta intetsägande förslag från vad han i sin motion yrkat, kan man icke känna sig så övertygad om, att han själv är så deciderad för vad bestämmelsen lämpligen skall innehålla. Han föreslog från början, som han nyss sade, att stadgandet skulle få ett innehåll, som motsvarar bestämmelsen i den norska lagen, nämligen, att det skulle åligga befälhavaren, då han intar däckslast av trä att tillse, att fartyget behåller en med hänsyn till farvattnet, årstid och övriga omständigheter fullt betryggande stabilitet, och detta är något helt annat än vad herr Indebetou nu föreslår i sin reservation.

Vad angår den andre reservantens, herr Herlitz' förslag, så kommer han, såvitt jag kan se, med samma utgångspunkt som herr Indebetou, in på en helt annan väg än herr Indebetou. Då den senare utesluter det generella stadgandet och bibehåller en skugga av det specifika och kategoriska stadgandet om slagsida, så behåller herr Herlitz däremot det generella, men vill ha bort det kategoriska och det som man skulle ha att särskilt hålla sig till, nämligen bestämmelsen om av däckslasten orsakad slagsida. Han vill ha en bestämmelse som säger, att däckslasten icke får vara så stor, att »förefintlig slagsida eller annan omständighet, giver skälig anledning antaga, att fartyget saknar den stabilitet, som erfordras för resan». Vad jag nyss sagt om att herr Indebetous förslag skulle medföra mycket stora processuella svårigheter på grund av bestämmelsens avfattning gäller i viss mån, ja, kanske i lika hög grad om herr Herlitz' reservation. Det kan visserligen ifrågasättas, om vid rättstillämpningen resultatet efter herr Herlitz' förslag skulle bli något annat än efter Kungl. Maj:ts förslag, detta emedan ju sjöfartssäkerhetskommittén som inom sig har haft mycken sakkunskap, sagt, att slagsida *alltid* är ett avgörande bevis för ett fartygs bristande stabilitet, vilket omdöme givetvis måste komma att verka mycket kraftigt, då det gäller att avgöra huruvida en dylik slagsida giver skälig anledning antaga bristande stabilitet. Men i varje fall är formuleringen efter herr Herlitz' förslag mera obestämd och lämnar icke samma säkerhet för uppfattningen om när brist i stabiliteten är för handen, som Kungl. Maj:ts förslag gör.

Jag vill till sist säga, då herr Herlitz påpekar i sin reservation, att det icke kan vara meningen att varje obetydlig slag-

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

sida orsakad av däckslastens storlek, skall vara förbjuden, jag vill säga, att detta måste vara meningen, eftersom ju, såsom nämnts just detta angiver, att gränsen överskridits i fråga, om vad man kan lägga på i däckslast, dock därvid att märka att, då man talar om slagsida, man menar sådant, som enligt sjömansspråk är slagsida, och icke en förändring, som man blott med vattenpass kan konstatera.

Då herr Indebetou sagt, att lagrådet skulle riktat sig mot bestämmelsen såsom olämpligt avfattad, får jag framhålla, att lagrådet, icke sagt annat, än att bestämmelsen enligt lagrådets uppfattning är för *sträng*. Lagrådet har sålunda icke riktat den anmärkning mot bestämmelsen, såsom svårfattlig, vilken — jämte annat — herr Indebetou tror sig kunna rikta mot densamma. Och då lagrådet vidare, såsom herr Herlitz erinrat, gjort anmärkning mot uttrycket »däckslastens övervikt» såsom mindre exakt, är det väl tydligt, att lagrådet därmed icke menat annat, än att man i stället för detta uttryck egentligen skulle säga »däckslastens och fartygets över vattenyta liggande delars övervikt». Men liksom vederbörande statsråd ansett, att ett sådant förtydligande är överflödigt, lära i allmänhet utskottets ledamöter ha ansett, att ett förtydligande är onödigt.

Vidare vill jag säga, att då herr Herlitz gör gällande, att den avfattning han föreslagit skulle giva större möjlighet åt Kungl. Maj:ts Kungl. Maj:ts eget förslag att utfärda föreskrifter i administrativ väg och att träffa konventioner med främmande makter, jag icke kan se, att han däri har rätt, utan anser att bägge förslagen i det fallet giva lika stora möjligheter.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts av utskottet tillstyrkta förslag rörande § 26.

Herr Borg: Herr talman! Då jag har litet erfarenhet på detta område, skall jag be att få säga några ord, och detta i all synnerhet i anledning av vad herr Indebetou uttalat, som tedde sig allt för mörkt inför kammaren. Här får man göra skillnad på slagsida och slagsida på grund av däckslastens övervikt. Det är två saker. Ett fartyg kan ha slagsida utan att det är på grund av däckslastens övervikt, och därför är det fråga om att stadga något mot att fartyget skall läggas på så stor däckslast att det lägger sig på ena sidan på grund av dess övervikt. Då man talar om däckslasten och dess storlek och att det skall vara fara med densamma, får man komma ihåg, att det kan icke gärna komma i fråga med annan last, åtminstone icke i avsevärd grad, än med trälast, d. v. s. trävirke. Då går det till på det sättet, att då fartyget börjar lasta, går man från botten och sedan man gått från botten och kommit till man höjt sig ett gott stycke upp mot däckets, börjar man arbeta från sidorna och »kista», som det heter. Nu kan ett fartyg, då man börjar »kista», på grund av rumslasten resa sig så, att man får det lättare på den ena sidan än på den andra, och

detta därför att man tar in virket från båda sidorna. Denna bestämmelse kommer att verka gott i så måtto att man kan hålla fartyget på rätt köl även med däckslast. Man har icke varit så noga med att hålla fartyget på rätt köl utan man har haft ganska avsevärd slagsida till och med då man slutat intaga rumslasten och börjat intaga däckslasten. Jag menar att blir det föreskrifter att icke lägga på så mycket däckslast, att fartyget får slagsida på grund av dess övervikt, så försöker man hålla fartyget på rätt köl tills man börjar med däckslasten. Det är en av de goda följder, som denna paragraf vilken utskottet förordat, har med sig.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.*

(Forts.)

Nu säger herr Indebetou, att det skall bli svårt att avgöra, om båten har slagsida på grund av däckslastens övervikt. Jag vill på grund av den mångåriga erfarenhet jag har på detta område säga, att det ter sig icke så svårt. Dels kan man få icke endast besättningens bevis på att båten icke har någon slagsida med rumslasten utan även arbetsfolkets intyg på att så förhållit sig.

Sedan vill jag säga, att då man talar om att ett fartyg får slagsida på grund av däckslastens övervikt, då talar man om att fartyget nått den gräns vid intagning av last, att det icke får läggas på en bit mera. Ty då fartyget får slagsida på grund av däckslastens övervikt, blir det så känsligt, att vid den minsta rörelse på ena sidan, t. ex. att något enda ton kommer att hänga i vinschen på ena sidan, så kastar det sig på den sidan. Då ligger det så känsligt därför att däckslasten är så stor. Fartyget tål då icke något mera på någon sida. Då säger paragrafen, att då bör man sluta lasta, när fartyget icke tål något alls utan kastar sig efter minsta tyngd.

Sedan föreligger en annan fara här. Därest ett fartyg får avgå med slagsida från en hamn, är kanske faran icke så stor då, men faran blir större efter några dagar, i synnerhet om vinden ligger på sidan. Man kan förstå, att fastän fartyget har slagsida ligger det icke stilla i öppen sjö utan det kastar sig i alla fall då vinden ligger på den ena eller andra sidan, blir faran större och större, ju längre fartyget går på det sättet. Därför är det nödvändigt att se till, att fartyget ligger på rätt köl och att lasten icke får möjlighet att på grund av rörelse orsakad av vind och storm, kasta fartyget åt ena sidan.

Herr Indebetou nämnde också, att det skulle bli en fara på grund av den nya bestämmelsen, som förslaget har med sig, att sjökaptener skulle nödgas lägga mera last på en sida för att fartyget skulle hålla rätt köl. Han menade, att lägger man mera på ena sidan, då blir lasten högre på den ena sidan än på den andra, och då blir det svårare att surra densamma. Detta kan man förekomma genom att reglera det så, att man tar in den grövre och tyngre lasten på ena sidan och lägger den lättare lasten på den andra sidan, så får man fartyget på rätt köl utan att lasten stiger i höjden. Granvirke, som är torrare, och smått

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

virke och bräder pläga vara lättare och dem lägger man på ena sidan, men den grövre och tyngre lasten placerar man på den andra sidan. Då får man fartyget på rätt köl utan att lasten blir högre.

Ja, det torde kanske icke vara skäl i att upptaga kammarens tid längre därför att det har hållits ganska långa anföranden före mitt. Därför vill jag sluta med att säga, att denna bestämmelse, som utskottet här förordat, ter sig icke för sträng för den, som något praktiserat på detta område, men den kan kanske te sig för sträng för den, som icke alls praktiserat på detta område, och bland dem, som icke det gjort, kan man nog inräkna många av de auktoriteter, som herr Indebetou åberopat sig på. Det är icke sagt, att man förstår detta därför, att man kan skriva lagar.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Indebetou: Herr talman! Jag skall icke med många ord bemöta den siste talaren utan endast säga, att jag uppskattar hans sakkunskap beträffande frågan, hur lastning bör tillgå. Jag tror nämligen, att han är en av de få i kammaren, som har reda på den saken. Men han har tydligen missuppfattat mitt syfte med reservationen, ty jag har icke gått mot att överlastning skulle beivras och icke heller gått mot att däckslasten skulle kontrolleras, men jag har gått emot den opraktiska formulering, som utlåtandet i denna del fått. För att bevisa oriktigheten av mitt påstående säger han, att om ett fartyg får slagsida på grund av däckslastens övervikt så blir det så känsligt. Därtill vill jag blott säga, att i sådant fall anser jag att man långt förut bort sluta lastningen, ty eljest blir fartyget alldeles för rankt. Så långt vill jag gärna gå. Men härom rör sig icke diskussionen utan om vad som är annebörden i utskottets formulering, och därvid vill jag framföra gentemot den ärade talaren på Falubänken, herr Lyberg, som sade, att om däckslasten var för hög, kunde detta förorsaka, att fartyget genom minsta vindstöt kantrade — och det var en sådan kantring han ville förebygga — gentemot detta vill jag säga, att om däckslasten är så hög, att fartyget är nära att kantra för minsta vindstöt, då är den befälhavaren värd ett mycket stort straff som lastar sitt fartyg så, och borde av inspektören hindras att gå till sjöss.

Vad innebörden av uttrycket slagsida beträffar säger herr Lyberg, att det icke får tolkas för strängt. Men huru skall man då tillämpa förbudet för fartyg att utgå ur hamn med slagsida, om slagsidan är orsakad av däckslastens övervikt? Vidare säger herr Lyberg, att slagsida icke är ett avgörande bevis på fartygs bristande stabilitet, enligt vad på sjömansspråk menas med slagsida. Nej, alldeles riktigt, det är den icke, och om det i varje fall kunde bevisas, att fartyget genom slagsidan har mindre stabilitet än det borde ha då det ligger

upprätt, då vore hans påstående riktigt, men nu förhåller det sig så, att stora, moderna fartyg (med stor barlast äro icke så känsliga, som han säger, utan de kunna även med en 13 å 14 fot lastning ha en slagsida på flera grader och kunna detta oaktat vara mera stabila än ett fartyg, som ligger upprätt och fyller de fordringar, som herr Lyberg uppställde, nämligen att det skall vara utan slagsida. Man tillgodoser praktiskt taget icke sjöfartssäkerheten på detta sätt. Så säger herr Lyberg, att inspektören skall undersöka orsakerna till slagsidan. Jag har förut sagt, huru svårt det är för honom att göra detta. Herr Lyberg säger då att bevisningen åligger åklagaren. Men huru skall åklagaren kunna lämna bevisning, om han icke har något bevismaterial från inspektören i första hand, så att han är säker på sin sak? Och dessutom äro svårigheterna stora, när två partier strida med varandra om frågan, huruvida en liten slagsida bör få utgöra skäl för att hindra ett fartyg från att avgå eller ej. Jag vill ännu en gång pointera, att ett fartyg, som har slagsida, kan ha bättre stabilitet än ett fartyg som ligger upprätt. Det hänger icke på om slagsida finnes eller ej, utan på fartygets styvhet, som vi sjömän kalla det.

Jag hade tillfälle att för någon tid sedan träffa Norges fartygsinspektör, och jag frågade honom, om han gillade dessa av mig föreslagna bestämmelser. Han sade, att det icke innebure någon fara alls för sjöfarten att skriva denna paragraf så, som jag föreslagit. Med slagsida, sade han, mena vi en sådan snedhet hos fartyget, att det icke kan bliva rakt igen. Ja, får man taga en sådan tolkning, då skulle man kunna instämma med herr Lyberg, men så är det icke, utan inträder slagsida enligt vår uppfattning, när fartyget icke ligger upprätt. Och inspektören har tyvärr säkerligen rätt att tolka detta yttryck så, som vi på svenskt sjömansspråk mena med slagsida, vilket är detsamma som herr Lyberg menar därmed.

Vidare har herr Lyberg som auktoritet åberopat för sitt påstående den starkaste auktoritet, som man över huvud kan åberopa, nämligen sjöfartssäkerhetskommittén. Ja, jag erkänner, att däri satt åtminstone en av våra för närvarande största kapaciteter på sjöfartsområdet, en redare. Det fanns också en annan mycket skicklig man, den numera avlidne kapten Bjarke i kommerskollegium, som just har formulerat denna paragraf, och det är klart, att han haft den uppfattningen, att den var riktig. Men med all respekt för den mannens stora erfarenhet, så våga väl något även de sammanslutningar, som uttalat en emot hans stridande uppfattning. Jag har inom utskottet uppläst deras uttalanden och namnen på dem, som gjort dessa uttalanden, och jag har dessa uttalanden i avskrift eller original. De äro från Nautiska föreningen, från Handels- och sjöfartsföreningen i Gävle, från Handels- och sjöfartsföreningen i Göteborg, och andra, jag kan icke räkna upp dem alla, jag har dem på min plats där borta, och jag kan visa, att dessa uttalanden

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.

(Forts.)

varit avstyrkande. Dessa mäns uttalanden väga naturligtvis mera än vad jag eller herr Bjarke haft att säga i denna sak, och de ha framkommit långt innan jag yttrat mig i frågan och oberoende av mig.

Det referat, som herr Lyberg säger att jag muntligen gjort, och som skulle vara anledningen till att alla dessa andra sakkunniga uttalat sig på det sättet, är icke så tillkommet, utan mitt referat är gjort efter samtal med sjökaptener som jag träffat, sedan frågan kommit upp i utskottet. Men de betänkanden, som jag åberopat, äro från 1911, alltså långt tidigare.

Med all respekt i övrigt för övriga medlemmar av denna sjöfartssäkerhetskommitté, är det icke så säkert, att därför att man är en skicklig redare, man har aning om hur en däckslast skall lastas, och icke är det heller så säkert, därför att man varit befälhavare på en mindre kustträdare, man därför vet hur en däckslast skall lastas; och likaså har en behälhavare på en malmångare, som går med malmlaster i all sin tid, föga reda på, hur en däckslast skall lastas. Detta är den bristande sakkunskap, som jag påstod fanns i kommittén; där fanns bara en, som i detalj förstod denna sak.

Sedan säger nu herr Lyberg i en anmärkning i diskussionen, att jag frånträtt mitt första yrkande angående ett förslag om den norska bestämmelsen. Ja, inom utskottet förelåg en av en medlem gjord formulering, naturligtvis på svenska, av samma innebörd som den norska föreskriften. Men man ansåg från juridiskt håll inom utskottet, att man väl skulle kunna formulera en sådan sak själv, utan att taga norrmännens formulär. Nu menar jag, att min enkla formulering, som jag på rak arm framställde utan juridiskt biträde, innebär samma sak som det norska förslaget. Atminstone är det så enligt min uppfattning. Det är möjligt, att den formuleringen icke är hållbar inför juridisk kritik; då böjer jag mig för den juridiska sakkunskapen i detta avseende, och för att andra kammaren må bli i tillfälle att veta, huruvida den här formuleringen är juridiskt hållbar eller icke, behöver andra kammaren bara följa reservationen, så går frågan tillbaka till utskottet, och, då få herrar jurister, med herr Lyberg i spetsen, formulera innebörden på ett sådant sätt, att den håller sig inför den juridiska kritiken; men att den håller sig inför sjömännens uppfattning och inför praktiken, det vågar jag påstå.

Herr talman, jag vidhåller mitt yrkande.

Herr Olofsson i Ävik: Herr talman! Jag beklagar för min del, att sjömansyrket icke är något mer representerat i denna kammare än det är; ty hade så varit förhållandet, så är jag övertygad, att en sådan debatt, som nu försiggår, icke skulle kunna uppkomma. Såväl herr Lybergs som herr Borgs resonemang i denna sak äro väl resonemang, som skulle vara en advokatyr för utskottets betänkande. Man blir icke heller klok på

vad herrarna velat bevisa med allt det myckna, som herrarna sagt. Ty vad är det, som här är fråga om? Jo, här är fråga om, huruvida ett fartyg med däckslast kan vara sjövärdigt, om det har en liten slagsida, och huruvida det under sådana förhållanden kan äga stabilitet. Ja, med den lilla erfarenhet jag har som sjöman är jag alldeles övertygad, att ett fartyg kan äga fullkomlig stabilitet och vara fullkomligt sjövärdigt med icke så obetydlig slagsida, oaktat det är däckslastat.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Nu resonerar man och säger som så, att man skall utrona, om slagsidan uppkommit av däckslastens övervikt. Ja, så står det i paragrafen. Men jag trotsar vilken fackman som helst att bedöma det, *sedan* fartyget är lastat. Herr Borg talar om, hur rankt ett fartyg blir, om det får en slagsida och däckslasten blir så hög, att fartyget kränger vid lastning med vinschen. Ja, det är naturligtvis ett rankt fartyg, och det är inte nog stabilt att gå till sjöss med; men icke har den rankheten uppkommit av slagsidan, det bör en sjöman förstå, utan den har uppkommit däri genom att däckslasten blivit för hög för fartygets stabilitet. Den saken är för mig klar. Men nu är det tydligt och klart, att för dem som lasta större ångbåtar t. ex. det är förfärligt svårt att på förhand så fördela lasten, att icke en liten slagsida kommer att uppstå, då fartyget är färdiglastat. Men vad inträffar, om man tar paragrafen efter Kungl. Maj:ts och utskottets förslag? Jo, om den allra ringaste lilla slagsida skulle uppstå, så skulle man kunna hindra ett sådant fartyg att utlöpa. Det anser jag alldeles orimligt och alldeles onyttigt och onödigt. Ty det är icke därpå det hänger, utan fartygets stabilitet beror på helt andra omständigheter, än om det har en liten slagsida. Den beror på, om fartyget i sig självt är rankt eller icke rankt. Herr Borg har rätt i att rankheten är av ofantlig vikt för fartyg som gå till sjös, men icke en liten slagsida för en ångare som går till sjös med däckslast, det är lika säkert.

Man skulle möjligen kunna tro, att man i praktiken skulle tillämpa detta på annat sätt; men om det skall vara någon mening i att lagar skola tillämpas efter deras ordalydelse, och då här tydligt och klart står, att vid minsta slagsida skall göras anmärkning, så fort man misstänker att den är uppkommen av däckslastens övervikt, så kommer nog denna bestämmelse att tillämpas. Men man lär icke kunna bevisa saken, ty fartygets stabilitet känner ingen mer än befälhavaren, som har erfarenhet om hur fartyget är, när det kommer ut i sjön. Man kan icke bedöma rankheten efter däckslastens höjd, utan den beror på fartygets konstruktion, naturligtvis i förening med däckslastens beskaffenhet.

För min del tror jag, att det vore synnerligen klokt och en ren välgärning för sjöfarten, om kammaren ville biträda herr Indebetous reservation, till vilken jag, herr talman, ber att få yrka bifall.

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

Herr Herlitz: Herr talman! Jag begärde ordet egentligen endast för att säga, att när jag lika litet vid denna § som framdeles i fråga om § 96 kommer att yrka bifall till min reservation, detta icke är beroende därav att jag blivit övertygad att min reservation är ett löst hugskott, vid vilket jag därför icke bör fasthålla, utan därpå att jag icke funnit något understöd för min mening inom utskottet och att jag icke hyser någon förhoppning om att kunna bringa kammaren över på min sida. Vid sådant förhållande kan det icke falla mig in att upptaga kammarens tid med att plädera för min mening.

Därest det blir votering om den paragraf, som det nu är fråga om, så kommer jag att rösta för herr Indebetous förslag, därför att alla som jag rädfört mig med rörande avfattningen av denna paragraf — åtminstone alla som varit speciellt sakkunniga — hava sagt mig, att Kungl. Maj:ts förslag omöjligt kan få uppfattas så, att varje, även den minsta slag-sida, orsakad av däckslastens övervikt skulle vara förbjuden. Jag kan icke finna, att det är riktigt att skriva lagar på det sättet, att, såsom det hände i utskottet, en domare måste säga: det kan naturligtvis aldrig falla mig in att tillämpa den lagen efter orden.

Herr Sommelius: Herr talman! När herr Indebetou har sagt, att med bifall till utskottets formulering av paragrafen slagsida skulle förhindra fartyg från att lämna hamn, så tror jag mig kunna säga, att så icke är förhållandet.

Jag försäkrar kammaren, att denna paragraf har inom utskottet ivrigt ventilerats och flera dagar undergått en fruktansvärd skärseld. Först har den behandlats av en särskild kommitté, och sedan av lagrådet; därefter av Kungl. Maj:ts slutligen av utskottet, som hyser inom sig icke mindre än 8 jurister. Många voro de förslag som framburo för att få en bättre formulering av paragrafen, men alla dessa förslag föllo ohjälpligen till marken. Nu har jag därför icke väntat, att man här i kammaren skulle upprepa om igen precis detsamma som inom utskottet blivit föremål för behandling och där blivit tillbakaslaget så grundligt. Herr talman! Jag anhåller därför att få tillstyrka utskottets framställning.

Herr Lyberg: Herr talman! Endast några få ord! Till herr Olofsson i Avik vill jag endast säga, att jag beklagar, att han ej kunnat förstå vad herr Borg och jag velat bevisa med våra anföranden. Jag måste väl då emellertid tala om för herr Olofsson i Avik, att vi velat bevisa, att Kungl. Maj:ts förslag är det riktiga; en annan sak är, *hur* vi sökt bevisa detta. Herr Olofsson anser det vi sagt vara advokatyr. Vilken advokatyr som i det fallet varit den bästa, vår eller herr Olofssons i Avik, därom kan man naturligtvis ha olika meningar.

Herr Olofsson i Avik sade emellertid, att slagsida med

måttlig däckslast icke är farlig. Sådan slagsida eller sådan däckslast är icke heller förbjuden enligt förslaget. Det är när däckslasten *icke* är måttlig och för den skull orsakar slagsida, som den ej är tillåten.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Gentemot herr Indebetou vill jag, då han vänt sig mot mitt uttalande om att slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, skulle vara ett avgörande bevis för fartygs bristande stabilitet, upprepa vad jag redan antytt, nämligen att vad jag sålunda sagt är ett rent citat ur sjöfartssäkerhetskommitténs utlåtande, där det på sid. 170 på tal om stabiliteten heter: »Några allmänna regler till ledning för iakttagandet härav hava icke kunnat föreslås, utan har det närmare utförandet med uttryckligt angivande av berörda förutsättningar för intagande av däckslast ansetts böra såsom hittills falla under befälhavarens fria bedömande, likväl efter den anvisning till befälhavaren, att av däckslastens övervikt orsakad slagsida är ett avgörande bevis för fartygets bristande stabilitet.» Det är sålunda vad sjöfartssäkerhetskommittén sagt och vad jag tillåtit mig citera.

Jag vill ytterligare en gång stryka under, att herr Indebetous reservation betyder, att den allmänna bestämmelsen om rankhet såsom hinder för fartygs anträdande av resa kommer att falla bort, och att enligt hans förslag skulle komma att återstå endast en specifik och för övrigt onödigt föreskrift, att slagsida orsakad av däckslastens övervikt *kan* komma att utgöra hinder för anträdande av resa.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad, gav herr talmannen propositioner dels på godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf och dels på godkännande av samma förslag med den ändring, som innefattades i herr Indebetous vid paragrafen avgivna reservation; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förra propositionen. Då votering emellertid begärdes av herr Indebetou, blev nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren godkänner 26 § i särskilda utskottets nr 2 förevarande förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren godkänt nämnda § med den ändring, som föreslagits i herr Indebetous vid §:en avgivna reservation.

Omröstningen utföll med 110 ja mot 39 nej; och hade kammarens protokoll vid senare riksdagen 1914. Nr 55. 3

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

ren alltså godkänt utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf.

32, 37, 40 och 44 §§.

Godkändes.

45 §.

Kungl. Maj:t hade föreslagit, att paragrafen skulle lyda sålunda:

45 §.

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning. Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äge han rätt därtill; dock skall besättningen därför undfå skäligen ersättning, vilken i händelse av tvist bestämmas av skiljemän. Befälhavaren äge jämväl att med avseende på klimat och hälsoförhållanden förskriva lämplig omväxling i kosten, dock att besättningens rätt icke må därigenom inskränkas.

Äger utvikt av proviant rum, må befälhavaren ej förvägra besättningen att kontrollera utvikten.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

I avseende å denna paragraf hade särskilda yrkanden framställts i de motioner, som i anledning av förevarande proposition avgivits av herrar *Indebetou* och *Lindley*.

Den förra hade föreslagit, att bestämmelsen i förevarande paragraf att, då utvikt av proviant ägde rum, besättningen skulle äga rätt att kontrollera densamma, måtte ur disciplinär synpunkt kompletteras med ett tillägg om att sådan kontroll borde ske genom någon av de två i sjömansyrket äldste bland besättningen.

Herr *Lindley* hade i sin motion yrkat, att till paragrafen måtte göras följande tillägg:

»Å varje annat maskindrivet fartyg än passagerarfartyg skall i utomskärs kustfart och vidsträcktare fart manlig person, ansvarig inför befälhavaren, vara anställd för kosthållningen.»

Utskottet hade biträtt Kungl. Maj:ts förslag till lydelse av paragrafen.

Vid paragrafen hade reservationer avgivits:

av herr *Indebetou*, som i anslutning till vad han föreslagit i sin förenämnda motion hemställt, att näst sista stycket av paragrafen måtte få följande lydelse: »Äger utvikt av proviant rum, må befälhavaren ej förvägra besättningen att genom någon av de två äldste bland dem kontrollera utvikten»; och

av herr *Lindley*.

Sedan paragrafen föredragits, gav herr talmannen på begäran ordet till

Herr Indebetou, som anförde: Herr talman! Jag ber att i korthet få yrka bifall till min reservation. Orsaken till densamma är, att jag anser, att den av utskottet föreslagna formuleringen kommer att medföra en fara för att disciplinen ombord ej kommer att, som hittills varit, i tillräcklig grad bibehållas. Därför har jag antytt i min reservation, att ett par ord skulle inflyta i den av Kungl. Maj:t föreslagna formuleringen. Paragrafen avser en sak, som är alldeles riktig, nämligen att besättning må ha rätt att kontrollera utvikten av proviant, som tillkommer den ombord. Mitt förslag avser, att det skulle vara någon av de äldsta som skulle kontrollera utvikten. Orsaken till reservationen är att man genom en sådan bestämmelse skulle lättare undvika stridigheter ombord. Jag skall inskränka mig till att yrka bifall till denna reservation.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Härpå yttrade

Herr Herlitz: Herr talman! Jag vill endast säga, att den föreslagna lagändringen borde medföra en fördel för rederiet nämligen att förekomma misstro och missnöje ombord. Denna fördel skulle man kunna gå miste om genom en bestämmelse sådan som herr Indebetou föreslagit. Jag tror det är bäst att saken får utan närmare detaljföreskrifter ordna sig själv genom den praktiska tillämpningen. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Överläggningen var härmed slutad. Efter av herr talmannen givna propositioner å de därunder framställda yrkandena godkände kammaren utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf.

52, 70, 71, 80, 87 och 90 §§.

Godkändes.

96 § hade i Kungl. Maj:ts förslag erhållit följande avfattning:

96 §.

Därest medan fartyg ligger i hamn sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må sättas lägre per timme än att den utgör: för däck- och maskinbefäl en halv procent av månadshyran samt för envar av den övriga besättningen 0,8 procent av medeltalet, såvitt angår däckbesättningen, av dess samtliga månadshyror,

*Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen.* samt, såvitt angår maskinbesättningen, av dennas samtliga månads-hyror.

(Forts.)

Finner befälhavare i trängande fall nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman att i hamn utföra arbete, som icke berör fartygets säkerhet, erhålle han för den tid, varunder arbetet pågår, likaledes ersättning efter ovan angivna beräkning.

Gör sjöman i hamn nattvakt, utan motsvarande fritid om dagen, vare lag samma.

Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.

Enligt utskottets förslag skulle paragrafen lyda sålunda:

### 96 §.

Därest — — — utgör för envar av besättningen 0,8 procent  
— — — månadshyror.

Finner — — — beräkning.

Gör — — — samma.

Vad ovan är stadgat *gäller icke om ersättning till styrman och maskinist och* skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.

Vidkommande denna paragraf hade reservationer avgivits:

av herr *Herlitz*, som ansett, att paragrafen bort erhålla ungefär följande lydelse:

Därest, medan fartyget ligger i hamn, arbete, som icke erfordras för fartygets säkerhet, ålägges sjöman under en arbetstid, som överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han, där ej annat avtal träffats, äga att i ersättning för det på övertid utförda arbetet undfå, för timme, 25 öre med tillägg av en tredjedel av månadshyran.

Lag samma vare, där befälhavaren i trängande fall finner nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman dylikt arbete, så ock om sjöman i hamn gör nattvakt utan motsvarande fritid om dagen.

Rätt till övertidsersättning tillkomme dock icke styrman eller maskinist.

Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg; och av herrar *Christiernson* och *Sävström*, som hemställt om följande lydelse av paragrafen:

Därest, medan fartyg ligger i hamn, sjöhamns arbetstid överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må sättas lägre per timme än att den utgör:

för däck- och maskinbefäl en halv procent av månadshyran samt

för envar av den övriga besättningen 0,8 procent av månadshyran.

Finner befälhavaren i trängande fall nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman att i hamn utföra arbete, erhålle han för den tid, varunder arbetet pågår, likaledes ersättning efter ovan angivna beräkning.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Gör sjöman i hamn nattvakt, utan motsvarande fritid om dagen, vare lag samma.

Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg;

av herr *J. Östberg*, som yrkat, att första stycket av paragrafen skulle erhålla följande lydelse:

Därest, medan fartyg ligger i hamn, sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning, där ej annat avtal träffats, icke må sättas lägre än att den utgör för envar av besättningen för timme 25 öre med tillägg av en trehundredel av månadshyran;

av herr *Lyberg*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen ville för sin del besluta

1:o) med avseende å *arten av det arbete*, för vilket övertidserättning skulle till sjöman utgivas, att i första stycket skulle utgå orden:

»eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt»;

2:o) med avseende å *vem rätt till övertidserättning tillkomme* och å *sättet för ersättningens beräkning*, att första stycket efter orden »utförda arbetet» skulle erhålla följande lydelse:

»vilken ersättning icke må till någon av besättningen utgå med lägre belopp för timme än trettio öre med tillägg av en fyrahundredel av hans hyra för månad»,

varigenom första stycket *i sin helhet* skulle erhålla följande lydelse:

»Därest, medan fartyg ligger i hamn, sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må till någon av besättningen utgå med lägre belopp för timme än trettio öre med tillägg av en fyrahundredel av hans hyra för månad»; samt

3:o) att §:en i övrigt skulle erhålla följande lydelse:

»Lag samma vare, där befälhavaren i trängande fall finner nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman dylikt arbete, så ock för det fall att sjöman i hamn gör nattvakt utan motsvarande fritid om dagen.

Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg»;

av herr *Wijk*, som instämt i herr *Lybergs* yrkande punkt 1; och

av herr *Indebetou*, som ansett, att sista stycket av paragrafen borde erhålla följande avfattning: »Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg eller å fartyg sysselsatta i fart å kanaler

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.

eller insjöar eller å fartyg, som efter en på förhand kungjord plan göra regelbundna resor mellan orter på denna sidan om linjen Skagen —Lindesnäs.»

(Forts.)

### Paragrafen föredrogs, varefter

Herr Lyberg yttrade: Herr talman! Jag skall be att få säga några ord för att belysa den reservation, jag tillåtit mig föga vid utskottets utlåtande angående förevarande paragraf. I denna paragraf möter man enligt förslaget någonting så gott som alldeles nytt i vår lagstiftning, nämligen bestämmelser om minimi-sättning, som skall utgå vid arbete som pågår under längre tid än 10, i vissa fall 9 timmar om dygnet. Dessa bestämmelser motiveras därav, att en snart sagt obegränsad lyd-nadsplikt enligt sjölagen åligger sjöman och att sjöman också har att underkasta sig en så gott som obegränsad arbetstid, om så kräves. Bestämmelserna avse emellertid icke blott att vara supplerande, d. v. s. träda i kraft, då icke något avtal föreligger mellan arbetare och arbetsgivare, utan också att så-tillvida vara tvingande, att ersättning icke får under några förhållanden utgå med mindre belopp än vad som i lagrummet stadgas.

Det är givetvis synnerligen viktigt, att sådana bestämmelser bli icke blott rättvisa, utan också åtminstone lika klara och tydliga, som man i allmänhet vill göra ett privat arbets-avtal.

För egen del har jag och jämte mig åtskilliga andra reservanter funnit, att man i sådant hänseende kan göra anmärkningar mot det föreliggande förslaget. Dessa anmärkningar röra då först frågan om *arten av det arbete*, för vilket lagstadgad övertidsersättning enligt förslaget skulle utgå. Härvid är emellertid till en början att märka, att sådan ersättning enligt förslaget ej skall utgå för arbete till sjöss, utan endast för visst arbete, som utföres, medan fartyg ligger i hamn. Mot denna allmänna begränsning av övertidsersättningens omfattning har icke någon erinran gjorts inom utskottet, ehuru väl det finnes länder, som ha lagstiftning angående sådan övertidsersättning och arbetstid, även när det är fråga om arbete till sjöss.

Däremot har invändning gjorts mot bestämmelsen, att från rätt till övertidsersättning skulle undantagas »arbete i nöd eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt». Dessa anmärkningar grunda sig huvudsakligen därpå, att uttrycket »arbete med anledning av sjöskada» enligt ordalagen utesluter från lagstadgad rätt till ersättning sjöman, som efter det fartyget träffats av sjöskada anvisas att, under det fartyget ligger i hamn, under längre tid, kanske dag och natt, deltaga i reparationsarbete. Vidare invändes, att under uttrycket »arbete för fartygets förtöjning» kan inbegripas förtöjningsarbete, som erfordras i sammanhang

med fartygets förhalning från en plats till en annan, även om förhalningen ej varit påkallad av något nödläge eller för fartygets säkerhet, samt att, vad åter angår förtöjning vid ankomst till hamn, fartyget ej kan sägas ligga i hamn, innan förtöjningsarbetet vid sådan ankomst blivit utfört, varför detta arbete redan på grund av den allmänna begränsningen av rätten till övertidersättning måste anses uteslutet från stadgandet härom, utan att särskilt undantag behöver göras.

Slutligen har man med rätta sagt, att något tal om, att rederinärningen skulle oskäligt betungas, om man inskränker denna undantagsbestämmelse till att omfatta endast arbete i nöd, ej gärna kan ifrågakomma.

Nu kan man visserligen säga detsamma om uttrycket »arbete i nöd». Man skulle alltså möjligen hava anledning att, såsom socialdemokraterna vilja enligt sin reservation, helt och hållet utesluta denna undantagsbestämmelse, men för min del har jag, liksom min medreservant, herr Wijk, ansett, att man dock kan säga, att det ej bör förekomma, att en person skall äga ovillkorlig rätt till betalning för arbete, varigenom han söker rädda sig själv, låt vara samtidigt en del andra, ur ett nödläge.

Vidkommande åter frågan om *sättet för övertidersättningsberäkning*, har jag för min del ej kunnat fullt dela den uppfattning, som gör sig gällande i Kungl. Maj:ts förslag i detta avseende. Detta förslag innebär, att övertidersättningen beräknas på det sättet, att befålet skall för timme i övertidersättning erhålla 0,5 procent av den kontanta månadshyra, som till var och en utgår, under det att till envar av besättningen i övrigt skall för timme utgå 0,8 procent av samtliga månadshyrors medeltal. Jag kan för min del ej finna det fullt rättvist, att sålunda alla besättningskarlar, oavsett deras eljest olika avlöningsförmåner, oavsett deras olika ålder och förhållanden i övrigt, bli *alldeles* jämställda i detta avseende. Och inte heller kan jag finna annat, än att kommerskollegium har rätt i sitt under ärendets behandling gjorda uttalande, att det kan befaras, att en bestämmelse enligt Kungl. Maj:ts förslag leder till att man på ett obehörigt sätt, på ett olämpligt sätt i varje fall, exploaterar den mera kvalificerade arbetskraften, den, som presteras utav de äldre och i regel bättre avlönade besättningskarlarna.

Därjämte har anmärkts att det måste bli ganska besvärligt för en besättningskarl att kontrollera att han får vad honom tillkommer, ty han har givetvis mycket ofta svårt att hålla reda på vad som är medeltalet utav besättningskarlarnas hyror, efter som han säkerligen inte alltid vet, hur stor hyra varje besättningskarl har, särskilt om besättningen varierar, vilket icke så sällan händer.

Vidare har anmärkts, att ett oegentligt förhållande skulle inträda, därest, som också emellanåt sker, någon del av besättningen utgöres av personer, som i verkligheten äro elever och för den skull hava en mycket obetydlig hyra.

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

På grund av sålunda anmärkta, med Kungl. Maj:ts förslag förbundna oegentligheter och olägenheter, har jag föreslagit, att timpenningen skulle för varje besättningskarl — även för befälet, som jag senare skall nämna ett par ord om — utgå med ett mindre fixerat belopp 30 öre, med tillägg av ett varierande 1/400-del av den kontanta hyran för månad. Därigenom skulle man tillgodose kravet på, att icke alla besättningskarlarna i detta fall bli alldeles jämställda; man erhåller en liten variation, som ej bör vara stor, och som enligt mitt förslag ej skulle bliva större än mellan 10 och 15 öre. Likartade förslag ha i reservation framställts utav ett par andra utskottsledamöter. Enligt deras förslag — herrar Herlitz' och Ostbergs — blir variationen något större.

Orsaken till att jag valt just de siffror, som nu nämnts, är den, att de — fränsett de övriga fördelar jag nu framhållit — utan att medföra för stora variationer kunna tillämpas även på befälet, på styrman och maskinist, vilka enligt det kungliga förslaget skulle få övertidersättning, ehuru, som jag nyss sade, efter en annan grund än besättningen i övrigt, under det att utskottet anser, att någon lagstadgad övertidersättning för befälets del ej bör förekomma. Jag har därmed också sagt, att jag för min del ej kan dela denna utskottets uppfattning, och jag stöder mig därvid, utom på Kungl. Maj:ts eget förslag, även på kommerskollegii yttrande däröver och på åtskilliga uttalanden, som gjorts utav korporationer, som yttrat sig i ärendet, bl. a. Sjökapens-societeten i Stockholm, Göteborgs fartygsbefälhavareförening, Ångfartygsbefälhavaresällskapet m. fl. sådana sammanslutningar. Detta är sålunda grunden till den särskilda mening, som jag i detta hänseende låtit anteckna vid utskottsutlåtandet.

Jag vill emellertid i det här sammanhanget också säga några ord om socialdemokraternas reservation, eftersom denna enligt min mening är alldeles oantaglig med hänsyn till de orimliga konsekvenser, vartill den leder. Enligt densamma skulle såväl befälets som manskapets övertidersättning utgå för envar med viss procent av hans kontanta hyra; de vilja sålunda, att för hela besättningsens vidkommande skall tillämpas samma princip härutinnan som Kungl. Maj:t ansett borde tillämpas endast med avseende å befälet. Denna reservation utav socialdemokraterna åsyftar alltså, att åt styrman och maskinist skall utgå sådan ersättning för timme med 0,5 % av den kontanta hyran, sålunda med samma belopp, som Kungl. Maj:t föreslagit, samt — och det är däremot jag opponerat mig — för besättningen i övrigt med 0,8 % på varje besättningskarls personliga kontanta hyra, under det att, som sagt, Kungl. Maj:t här vill ha ett medeltal och jag i min reservation yrkar på en fix siffra med en mindre variation i förhållande till de kontanta hyresbeloppen.

Enligt socialdemokraternas reservation skulle sålunda exempelvis en jungman, som har 25 kronor i hyra i månaden, få 20 öre i timmen i övertidsarbete, och en båtsman, som har 75

kronors månadshyra, 60 öre, d. v. s. båtsmannen skulle få tre gånger större övertidsersättning än jungmannen. Det är alldeles tydligt, för det första, att man därvid förbisett, att de särskilda sjömanskvalifikationer som gjort, att dessa två fått så olika kontant hyra, icke i allmänhet göra sig så mycket gällande vid övertidsarbete, samt för det andra, och vad värre är, att reservanterna förbisett, att avlöningsförmånerna ej utgöras enbart av den kontanta hyran, utan ett däri ingår också kost och logi, vilket högst väsentligt naturligtvis inverkar på förhållandet mellan avlöningsförmånerna i dessa två av mig nu särskilt framdragna fall. Detta inverkar nämligen på det sättet, att, om man nu bara räknar med värdet på kosten — departementschefen har sagt, att detta värde kan beräknas uppgå till ungefär kr. 1:25 per dag — och lägger detta belopp till såväl jungmannens som båtsmannens hyra, man kommer till det resultatet, att det *verkliga* förhållandet mellan avlöningsförmånernas storlek visst icke blir som 1:3, vilket socialdemokraternas reservation förutsätter, och som de *kontanta* hyrorna utvisa, utan att förhållandet blir som 6:11. Tillägger man sedan något belopp för logi, blir naturligtvis förhållandet mellan avlöningsförmånerna än mindre överensstämmande med vad dessa reservanter föreslå.

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

Men kanske ännu mer egendomligt ställer det sig, om man jämför vad exempelvis en båtsman och en styrman skulle erhålla enligt två olika procenttal, som socialdemokraterna tillstyrkt i sin reservation. En styrman, som har 100 kronor i månadshyra, skulle få 50 öre i timpenning för överarbete, men en båtsman, som har 80 kronor, skulle få 64 öre i timpenning för övertidsarbete, d. v. s. båtsmannen skulle få 14 öre mer än styrmannen, ehuru styrmannen har 25 % högre kontant avlöning. Detta är naturligtvis alldeles orimligt och beror på, att man använt olika procentberäkning för de olika fallen utan att taga hänsyn till alla på saken inverkan omständigheter. Det är givet, att beräkningsgrunder, som alltigenom ge sådana resultat, ej kunna vara riktiga.

Till sist vill jag säga, att vilken av de ifrågasatta beräkningssätten man än använder, blir det ungefärligen samma ekonomiska resultat från *redarens* synpunkt; det är endast fördelningen mellan besättningen det här gäller.

Vad angår mina ändringsförslag i övriga delar av paragrafen — vad jag nu talat om rör första stycket —, torde jag ej behöva beröra dem, då de antingen endast avse konsekvenser av min reservation i övrigt eller innefatta redaktionella förändringar, som jag ansett lämpligt att i detta sammanhang tillstyrka.

Jag hemställer, herr talman, om bifall till den av mig vid utlåtandet fogade reservationen.

Vidare anförde

Herr Indebetou: Herr talman! Jag står i avseende å denna

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

paragraf i den gynnsamma situationen att till största delen ha kunnat instämma med utskottet och sålunda ha all utsikt att vinna gehör för min uppfattning bland det sextiotal av kammarens ledamöter, som anse sjöfartsintresset påkalla deras närvaro, och även bland det hundratal, som jag förmodar studera sjöfarten på annat håll inom riksdagshuset. Utgången är sålunda alldeles given, och det är roligt att för en gångs skull stå på den sida, där kammaren med säkerhet också kommer att ställa sig.

Jag vill här gentemot den föregående ärade talaren säga, att jag för det första beträffande hans anmärkningar emot utskotts-  
betänkandet i vad angår risken för sjöman att behöva arbeta på övertid oskäligt länge, då fartyget på grund av sjöskada skulle behöva undergå en reparation i hamn, tror, att denna risk ej är så stor, som han velat göra gällande. Ty det är klart, att när fartyget blivit inbärgat i hamn eller inbärgat sig självt efter en förut erhållen skada, det endast kan tänkas två fall, såvitt jag kan förstå, nämligen antingen att besättningen måste för fartygens säkerhets skull medverka vid pumpning eller dylikt, vilket särskilt kan tänkas bli fallet på äldre segelfartyg, varvid besättningen sålunda skulle kunna tänkas bli utsatt för en överansträngning, men då skulle detta falla under bestämmelsen, att så krävdes för fartygets säkerhet, eller också, att det gäller företrädesvis andra fartyg, ångfartyg o. d., som bärgats till hamn på grund av sjöskada, att, som vanligen sker, en verkstad eller ett bärgningsbolag tar hand om dem, och sålunda kommer besättningen ej att behöva tagas i anspråk för sådant arbete, men båda dessa arbeten skulle ju vara att hänföra i viss mån »till fartygets säkerhet», och detta anser den ärade talaren kunna utsträckas så, att man även skulle kunna använda dessa män över huvud taget vid eventuell reparation av sådant sjöskadat fartyg. Jag kan icke erinra mig, att jag varit med om något sådant fall, att man använt besättningen natt och dag eller på övertid för att reparera en skada, som icke varit överhängande, utan då brukar den vanliga arbetstiden anlitas. Jag tror icke, att det finnes någon sjömanskutym för ett sådant arbetssätt. Det är således i detta avseende icke någon fara för överansträngning, ty vi sjö-  
män hålla rätt mycket på kutymen; vi äro tyvärr åtskilligt konservativa och stå på den ståndpunkt i fråga om arbetsordning vi varit vana vid från våra ynglingår.

Vad beträffar den farhågan, som den ärade talaren uttalade, nämligen att sjöfolket skulle kunna användas vid förtöjning eller förhalning i otillbörlig grad, så vill jag erinra om, att med förtöjning menar man fartygets fastgöring i hamn och med förhalning dess förflyttning och i samband därmed förtöjning. Förtöjning är en säkerhetsåtgärd, varom sjölagen innehåller bestämmelser, som man icke får tubba på, vilket utskottet också tagit hänsyn till. Härför måste man såväl för fartygets som de ombordvarandes skull om så är erforderligt vidtaga nödiga åtgärder. Så ha vi det andra fallet, förhalning, d. v. s. fartygets förflyttning och förtöjning i ett sammanhang. Därvid är att märka att om man på

övertid förhålar ett fartyg, är det icke längre fråga om ett arbete för fartygets säkerhet, och det kan således icke falla under den rubrik, den ärade talaren ansåg det kunna göra. Det är icke sjömannapraxis, och jag har mig icke bekant, att något sådant arbetssätt brukar ske. Icke heller kan det tänkas, att fartyg efter ankomsten till hamn skulle, hur man än formulerar denna paragraf, bli utsatta för en förtöjning, som skulle kunna räcka över 10 timmar. Ty för att besättningen enligt paragrafens ingress skulle vara berättigad till övertidsersättning, förutsättes, att fartyget legat i hamn över 10 timmar, och att man därunder skulle behöva arbeta med förtöjning är alldeles otänkbart. Även den anmärkningen förfaller sålunda.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Den del av paragrafen, som väl givit anledning till det mesta meningsutbytet, då det gällde att bestämma, hur den skulle formuleras, det är själva beräkningen för övertidsersättningens storlek. Den ärade talaren har här mycket tydligt belyst de anmärkningar, som gjorts mot den socialdemokratiska reservationen, och jag skall icke upptaga tiden med att ytterligare bemöta denna reservation. Men beträffande hans eget förslag, skall jag gärna erkänna, att det är en mycket stor tanke i detsamma, och jag har själv haft mycket starka sympatier för den av herr Herlitz först väckta och sedan av herr Lyberg utvecklade tanken med en viss minimigrundlön och därtill en viss procent av hyran, en trehundredel i det ena fallet och en fyrahundredel av hyran i det andra. Jag tror dock icke, att det praktiskt taget skulle medföra någon fördel, utan bli lika svårfattligt för sjöfolket som herr Lyberg anser, att Kungl. Maj:ts förslag skulle bli. Jag tror icke, att Kungl. Maj:ts förslag skulle bli så svårt att förstå för manskapet. Ty om vi exempelvis ha en besättning på 8 man i en skans, så veta nog alla där, hur stor hyra var och en av kamraterna har, och för att sedan räkna ut vad var och en skall få i övertidsersättning som minimum fordras icke mer än vanliga skol-kunskaper, då det ju bara gäller att multiplicera med medeltalet av hyrorna 0,8 procent. Vilket system jag än tager, Kungl. Maj:ts, herr Herlitz' eller herr Lybergs, fordras det ungefär lika enkel matematik och vem som helst kan räkna ut beloppet, och man kommer att få en övertidsersättning, som begränsas på bräkdelen av ett öre. I praktiken kommer den att utgöra ungefär 43,5 à 43,9 öre, och känner jag styrmännen och befälhavarna rätt, så komma de att fastställa denna ersättning till 45 öre för att icke för varje gång man mönstrar av en besättningsman behöva göra om kalkylen. Även om det härigenom skulle bli något mera än minimum, så runda de nog av det till en jämn femöring, och denna lön kommer att gälla, tills det blir någon större förändring i besättningsens antal. Någon svårighet för besättningen att kontrollera, att de få rätt, tror jag alltså icke man behöver förutsätta, och den saken får icke avgöra, hur man skall ställa sig till den här frågan.

Nu har det även föreslagits, att övertidsersättning borde till-

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

erkännas var man i förhållande till hans hyra. Den saken förefaller ju enkel och rättvis, och jag vill gärna erkänna, att den har ett visst fog för sig. Men under den tid, då nu gällande lag praktiserats, har i allmänhet varje man haft samma övertidsersättning, kanske har en donkeyman eller en timmerman haft en tioöring mer på timmen än de andra, på grund av att han är speciell fackman. Och varför ha förhållandena varit sådana. Jo, därför att de arbeten, som förekomma under övertid på ett fartyg — jag tänker nu närmast på ångarna, då ju dessa dominera inom vår handelsflotta — äro i huvudsak lossning och lastning. Det är egentligen samma arbeten, som komma i fråga. Det är att sköta en vinsch eller att på annat sätt biträda med dylika arbeten, vilket den unga pojken på 16, 17 år kan göra lika bra som matroserna. Resultatet härav har blivit att till dessa arbeten användas i allmänhet de unga pojkarna såväl under dagen som på kvällen under det att de äldre vanligen användas till annat arbete på dagen, men äro fria på kvällen.

Skulle man nu taga den av socialdemokraterna föreslagna beräkningen, eller viss procent av varje mans hyra, skulle, som herr Lyberg påpekat, de unga pojkarna få göra övertidsarbete för en mycket ringa ersättning, och det skulle också medföra, icke som herr Lyberg tror, en exploatering av de äldre, så att man skulle använda dem i första hand, utan det skulle tvärtom måhända urarta därhän, att befälhavarna i större utsträckning än redan nu sorgligt nog är fallet just med hänsyn till denna mindre övertidskostnad skulle mönstra unga pojkar i stället för matrosar. Denna fara har framhållits i motsats till den av kommerskollegium framhållna farhågan för en eventuell exploatering av de äldre, och jag tror, att faran för att pojkarna ännu mer än hittills skulle komma att bemanna fartygen är större än faran för en exploatering av de äldre. Jag har icke i min praktik märkt, att man företrädesvis använt de äldre männen till övertidsarbete, utan snarare tvärtom.

Ser man nu på hur det är ställt i andra länder i detta avseende, så har jag icke kunnat finna mer än ett land, som har en fixerad viss ersättning per timme, och det är Norge, som har bestämt den låga ersättningen av 40 öre per timme. Arbetstiden är som i vår lag, 10 timmar i våra farvatten och kortare i tropikerna. Norge gör undantag beträffande övertidsersättning för befälhavare, förste maskinist och förste styrman och utesluter därjämte segel- och fångstfartyg. Dessutom finnas reglerande bestämmelser för arbetstiden i hamn och till sjöss, men denna sak är icke upptagen av Kungl. Maj:t, och jag skall icke heller beröra den.

Danmark har samma bestämmelser som vi, men dessutom det tillägget, att besättningen skall deltaga i rengöring utan särskild övertidsersättning under högst två timmar. Där har danska sjöfolket sålunda en sämre ställning än vårt. Ersättningen är icke lagstadgad till beloppet, men i praktiken betalas en ersättning av 45 öre per timme.

I Tyskland har man en arbetstid av 10 timmar i vanliga fall och 8 timmar i tropikerna. Där har man även en överenskommelse, som mycket tilltalar mig, men vilken jag av praktiska skäl måst frågå, nämligen att övertidsersättningen skall bestämmas genom frivillig överenskommelse. Det fastslås endast i lagen, att den skall förefinnas. I Tyskland betalas på emigrantångare 50 pfennige, d. v. s. 44 öre, i övertidsersättning, och på lastångare i nordsjöfart endast 40 pfennige eller 35 öre. Allt befäl och all kökspersonal är undantagen och har ingen rätt till övertidsersättning.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Orsaken varför jag icke velat stå på den för mig mest tilltalande ståndpunkten, den tyska, är att därav kanske skulle förmedlas svårigheter, såsom dispyter vid mönstringarna, och därför har jag ställt mig på den mera praktiska ståndpunkt, som utskottet föreslagit.

Holland har ingen lagstadgad arbetstid, och övertidsersättningen, som är frivillig, utgår med 22,5 öre för yngre och 37,5 öre för äldre. Således äro den svenska lagens föreskrifter gynnsammare än den holländska.

England har mig veterligt icke alls några bestämmelser i detta fall, utan där regleras övertidsersättningen genom avtal mellan de olika korporationerna.

Om man nu ser efter, vad som för sjömännen är mest ekonomiskt fördelaktigt, vill jag påpeka, att dessa tre förslag, som herr Lyberg antydde, egendomligt nog ställa sig ganska lika. Tager jag en medelstor lastångare på 2,500 tons lastkapacitet och med en besättning på däck av 8 man, skulle övertidsersättningen bli i medeltal enligt Kungl. Maj:ts förslag 42 öre, enligt herr Herlitz' förslag 44,9 och enligt herr Lybergs förslag 43,1 öre, således ganska lika. För maskinpersonalen återigen ger Kungl. Maj:ts förslag de bästa fördelar. De få 50 öre övertid på dessa medelstora ångare.

Det är således icke någon ekonomisk fördel för redarne att taga vare sig det ena eller andra förslaget, och jag har inte heller alls ställt mig på min ståndpunkt med hänsyn härtill, utan endast tagit det förslag, som jag ansett vara mest praktiskt.

Nu omfattar min reservation, vilket torde observeras, icke någon av de punkter, som här beröras, utan har jag i dem samma uppfattning som utskottet. Endast i en punkt har jag en avvikande mening nämligen i sista stycket, där utskottet säger: »Vad ovan är stadgat gäller icke om ersättning till styrman och maskinist och skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.» Jag har därvid velat gå längre än att göra inskränkning bara för fiskefartyg. Jag har velat intaga den positionen, att alla fartyg uti inrikes reguljär fart skola vara undantagna, och formulerat detta yrkande sålunda: »Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg eller å fartyg, sysselsatta i fart å kanaler eller insjöar, eller å fartyg, som efter en på förhand kungjord plan göra regelbundna resor mellan orter på denna sidan om linjen Skagen—Lindesnäs.» Jag

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

stöder mig därvid dels på den nuvarande sjölagens bestämmelser och dels på den av herr Lyberg vid så många tillfällen förut åberopade sjöfartssäkerhetskommittén. Jag är således i den lyckliga situationen att kunna åberopa dess uttalande för en gångs skull.

Orsaken till detta mitt yrkande är praktiska skäl. Den som känner huru kanal- och sötvattentrafiken bedrives, vet, att arbetstiderna äro olika och mycket oregelbundna. Man ligger och sover mellan bryggorna, vid en brygga ligger fartyget stilla en halvtimme, så får man en bit, och så kommer en sluss, och därefter får besättningen vila några timmar igen. Arbetet blir sålunda mycket oregelbundet. Det är ingen vakt och inga andra sjömanskutymmer, utan inom denna trafik härskar helt andra förhållanden. Därför har jag ansett det vara olämpligt att sammanföra dessa besättningsmän under samma kategori som de, vilka gå i utrikes sjöfart. Och jag gör det inte med den tanken, att det skall medföra någon som helst fördel för dessa redare. Tvärtom, efter de efterforskningar jag gjort på de senaste dagarna, särskilt rörande kanaltrafiken, har jag kommit till den slutsatsen, att redarne slippa att betala någon som helst övertidsersättning, med undantag kanske för arbete vid ändstationerna, under det att besättningen dock får vidkännas mycket övertidsarbete. Jag har därför tänkt mig att Kungl. Maj:t skulle utfärda särskilda bestämmelser för denna del av vårt lands trafik, i vad den skiljer sig från annan ångbåtstrafik.

Nu förstår jag dock mycket väl att det inte går att i afton kunna vinna gehör för detta yrkande, ty sjöfartsintresset är som vi se inte så stort för närvarande. Jag skall dock be, herr talman, att av formella skäl få hemställa om bifall till min reservation, vilken, som jag nyss antydde, är lika med utskottets hemställan med undantag av formuleringen av sista punkten av förvarande paragraf.

Herr Sävström: Herr talman, mina herrar! Som herrarne finna, är det inte mindre än sex reservationer på denna punkt, därav en avgiven av herrar Christierson och mig. För att nu inte uppehålla debatten mer än nödigt är och för att i någon mån förenkla ställningen anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till herr Lybergs reservation.

Herr Borg: Herr talman. Jag skall be att få säga endast ett par ord i den här frågan. Skulle kammaren bifalla utskottets förslag, så kommer detta sjöfolk att få utföra arbete i hamn utan övertidsbetalning, även om arbetet utfördes på övertid. Jag vill då taga ett exempel, som visar detta och som borde vara avgörande härvidlag. Vi tänka oss ett fartyg, som måste läggas ut på redden första lossningsdagen. Så arbeta de till kvällen, och just då arbetstiden är slut för dagen går fartyget in i hamnen och förtöjer. Då får detta sjöfolk inte övertidsbetalning för det arbetet, för dessa timmar, som måste tagas i anspråk för förtöjning i hamnen, sedan fartyget flutit in. Förhållandet är nämligen

det, att en del fartyg måste, då de komma från sjön, lägga sig ute på redden och ute i öppna farleden för att där lossa viss last. Sedan få de förtöja, när en del av lasten är lossad.

Sedan är det en annan sak som även borde styrka oss i att gå med reservationen. Det händer nämligen på en del platser, att fartyg under dagens lopp måste lossa på sina förtöjningar, d. v. s. försvaga desamma därför att de icke kunna ha dem kvar, då järnvägsvagnar måste passera på kajen, där förtöjningen ligger, för att komma fram och emottaga lasten. Det händer att förtöjningarna måste lossas varje morgon och varje kväll förstärkas ånyo. Antager man nu utskottets förslag, får detta sjöfolk göra detta arbete utan någon övertidsbetalning sedan det vanliga arbetet är slut för dagen. Det finnes således åtskilliga sakförhållanden och skäl, som tala för att kammaren, därest den önskar, att sjöfolket skall få betalt för verklig övertid, går med på någon av de föreliggande reservationerna. Jag för min del ber att få yrka bifall till herr Lybergs reservation.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.*

(Forts.)

Herr Söderberg i Stockholm: Herr talman, mina herrar! Jag kan verkligen icke uraktlåta att säga några ord angående det beräkningssätt utskottet använder, när det gäller övertidersättningen. För det första måste jag då erkänna, att det ligger ett väsentligt framsteg däri att sjöfolket ställts i nivå med andra arbetare och tillerkänts begränsad arbetstid när fartyget ligger i hamn. Men när nu riksdagen skall ge sig in på att lagstifta om minimilöner, då tycker jag verkligen, att man inte kan gå till väga på det sätt, som Kungl. Maj:t och utskottet föreslår. Jag har mig verkligen inte bekant, att i någon uppgörelse ute på det enskilda arbetsområdet, varken personlig eller kollektiv, det någon gång från någondera sidan urgerats den meningen, att samtliga arbetares lön skulle sammanslås till ett belopp, och att sedan övertidersättningen skulle beräknas utgå i procent av det sammanlagda beloppet. Skall första steget till en minimilönlagstiftning här i Sverige ske på detta sätt, måste jag bestämt vända mig däremot. Däremot ligger det rim och reson i herr Lybergs reservation, att övertidersättningen skall beräknas utgå efter vad varje mans hyra uppgår till. Och den farhågan, som herr Indebetou hade, att redarna då skulle övergå till allt billigare och billigare arbetskraft, torde väl vara ogrundad, såtillvida, att förhållandena härvidlag skola regleras därigenom, att den unga och billiga arbetskraften inte kan vara lämplig att engageras till alla möjliga uppgifter och arbeten.

Jag skulle helst vilja yrka bifall till den socialdemokratiska reservationen, som är avgiven av herrar Christierson och Sävström, därför att den tager saken generellt, sådan som den bör tagas, nämligen att för allt övertidsarbete i hamn skall övertidersättning utgå. Den har naturligtvis synnerligen liten utsikt att gå igenom. Man får därför söka samla sig kring det, som har utsikt att vinna åtminstone denna kammares gehör, så att särskilda utskottet kan

*Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen.*  
(Forts.)

taga frågan under förnyat övervägande och komma med ett nytt förslag för att söka tillgodose de synpunkter, som äro anförda i herr Lybergs reservation. Den reservationen går ut på först och främst det, att beräkningsgrunden skall vara varje mans hyra, och den utgår även ifrån att man från ersättning skall undantaga endast det arbete, som är försakat av verkligt nödläge för fartyget, och att således förtöjningsarbete inne i hamn skall tillhöra den arbetsgrupp, för vilken övertidsersättning utgår. Till stöd härför har herr Borg angivit mycket talande skäl. Jag ber, herr talman, på grund av det anförda och då jag anser denna inkörsport till minimilönlagstiftningen vara alldeles oriktig, att få yrka bifall till herr Lybergs reservation.

Jag vill tillägga, att de belopp, som skola utgå som övertidsersättning, de bliva ju under alla förhållanden synnerligen minimala och komma inte att stå i rimlig relation till de ersättningar, som utgå för övertid till arbetare i land, vilka ersättningar dessa tillkämpat sig genom sina organisationer. Det måste erkännas, att åtminstone för närvarande synes sjöfolket icke vara mäktigt att självt åstadkomma detta, vore så förhållandet, så behövdes ingen lagstiftning på detta område.

Herr Sommelius: Herr talman, mina herrar! Jag vill inte förlänga debatten i detta ämne genom ett detaljerat bemötande av föregående talare, utan nöjer mig med att hänvisa till de uttalanden, som återfinnas i utskottets motivering, och på grund av dessa hemställa om bifall till utskottets framställning.

Herr Ingvarson: Det är för mig omöjligt att godkänna de motiv, som varit vägledande för den föregående talaren. Jag måste tvärtom bestämt reagera mot den uppfattning, som förts fram dels av utskottets, dels av herr Indebetou ävensom av flera föregående talare angående sammanslagning av personalens hyra för att efter den beräkningsgrunden få fram övertidsersättningen, något som skulle av flera skäl verka synnerligen olämpligt och opraktiskt och därför icke heller torde böra tillämpas. Icke heller kan jag försona mig med den uppfattning, för vilken herr Indebetou gjort sig till målsman, rörande befålet, ty att följa honom, det är att taga ifrån den del av besättningen, som icke är minst förtjänt av ersättning för övertidsarbete, en sådan förtjänst och vore sålunda här fullkomligt obefogat. Han har stött sitt resonemang på det förhållandet, att enligt hans mening skulle befålet vara direkt intresserat av ökat övertidsarbete för att eventuellt därigenom få någon liten ökad inkomst. Men jag vill då hänvisa till att det under lastning och lossning icke är, såsom herr Indebetou ville göra gällande, befålet ombord, som egentligen åstadkommer den större eller mindre hastigheten i arbetets utförande, utan det är de lossnings- och lastningsanordningar, som finnas på platsen, och den lossnings- och lastningspersonal, som finnes tillgänglig, som är bestämmande för takten ombord. Således är det i underordnad

grad befålet, som härvidlag har något att bestämma, och att det skulle på den vägen kunna tillskansa sig fördelar, är därför något, som har föga fog för sig. Således synas mig de skäl, han anfört för denna sin uppfattning, rent av icke hålla streck, och följaktligen har icke heller hans yrkande någon bärkraft.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Vidare vill jag till sist be att få instämma — liksom det redan gjorts av föregående talare — däruti, att det är fullständigt oriktigt, att besättningen skulle berövas ersättning för arbete, som utföres på övertid med förtöjning och därmed jämförligt arbete av annat slag. Herr Borg har nyss visat, vad detta innebär. Realiter innebär det detsamma, som att besättningen på ett fartyg, som har arbete med lastning eller lossning under dagens lopp och kanske en eller två timmar på övertid, sent på kvällen skall verkställa förhalning och förtöjning och därunder får arbeta flera timmar i sträck utan minsta ersättning. Och detta kan upprepas gång efter gång, i den ena hamnen efter den andra, därest befälhavaren försöker att anordna lastnings- och lossningsarbetet med största möjliga tidsvinst. Följden blir den, att personalen blir överansträngd. Så fort fartyget kommit till sjöss, sättes sjöväkt ut, och då skall allt arbete utföras utan övertidsersättning.

Ur nu angivna synpunkter är det för mig omöjligt att gå med på den formulering, som utskottet och herr Indebetou här föreslagit, varför jag skall be, att med den utveckling, saken nu tagit, få hemställa om bifall till den reservation, som herr Lyberg här avgivit.

Herr Olausson: Herr talman, mina herrar! Blott ett par ord. Det har väckt min synnerliga förvåning, att bestämmelsen i denna paragraf icke skall äga tillämpning å fiskefartyg. Nu förhåller det sig med fiskefartyg så, att det vanligen är ägarna som bemanna fartygen, men allteftersom trålfisket växer ut allt mer och mer, blir det uppenbart, att det vore önskvärt, att paragrafen finge tillämpning även i fråga om fiskefartyg. Nu vågar jag icke göra något yrkande i denna riktning, då det ju icke finnes någon reservation i utskottet härutinnan, men jag har ansett mig böra fästa uppmärksamheten på denna sak.

Jag vill även yttra några ord om det omdebatterade övertidsarbetet, och jag får då säga, att jag i denna fråga ställer mig helt och hållet på utskottets ståndpunkt, då jag tror, att utskottet haft goda grunder för sitt förslag i frågan. Det stöder sig på sjöfartssäkerhetskommitténs betänkande, och detta betänkande har förut åberopats som en auktoritet. Det är nog sant, att det kan synas olämpligt, att en ung matros, en jungman, får lika stor övertidsersättning som en äldre matros, men det är att märka, att det arbete, som det är fråga om att utföra, är av sådan beskaffenhet, att en yngre matros kan vara lika lämplig härtill som en äldre i sjömansyrket mera förfaren person. Och då det är samma arbete, som dessa personer ha att utföra, så synes det mig riktigt, att samma ersättning skall utgå.

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

Jag kan därför icke finna annat, än att utskottets ståndpunkt i denna del är den riktiga, och jag skall därför be att få yrka bifall till utskottets förslag härutinnan, medan jag däremot i avseende å den första punkten skall be att få instämma i yrkandet i herr Lybergs reservation.

Herr Indebetou: Herr talman! Blott några få anmärkingar med anledning av herr Ingvarsons anförande. Herr Ingvarson hade invändningar att göra särskilt mot motiveringen i utskottets uttalande och ville göra gällande, att befälet icke skulle ha något inflytande på arbetsledningen, utan att det var lastnings- och lossningsmaskinerna, som »bestämde takten», som herr Ingvarson uttryckte sig. Ja, nog bestämma de takten, när arbetet väl börjat, men herr Ingvarson bör ge mig rätt i att det är befälet, som bestämmer, hur arbetet skall ledas, var lasten skall placeras, hur länge det skall arbetas, vilken last som skall intagas, var den skall läggas m. m. sådant, och sedan är det just maskinerna och arbetarna från land, som få utföra arbetet, och styrmännen, som få leda detsamma. I fråga om maskinisterna gäller icke detta i alla avseenden; maskinpersonalen är sätillvida helt och hållet isolerad från arbetsmaskiner i land. Och det måste herr Ingvarson erkänna, att det beror i de flesta fall på maskinistens förmåga att leda arbetet, om det behövs något övertidsarbete under vanliga förhållanden i hamn.

Herrar Borgs och Ingvarsons exempel på ett fartyg, som på aftonen var färdiglastat och sedan skulle förhalas till en annan plats, skulle enligt dessa herrars mening visa, att en dylik förhalning kunde ske utan att besättningen skulle kunna enligt detta lagförslag tillerkännas någon övertidsersättning. Jag skall då be att få fästa herr Ingvarsons uppmärksamhet på, vad utskottet i sin motivering till § 96 härvidlag säger, ett uttalande, som gjort att denna paragraf fått stå orubbad. Utskottet säger: »Av samma anledning har utskottet icke heller ifrågasatt borttagande av orden 'för dess förtöjning'. Det har nämligen syntts utskottet vara klart, att under denna bestämmelse icke kan hänföras sådant arbete, som erfordras i hamn för fartygets förhalning från en plats till en annan, såvida icke denna förhalning orsakats av hänsyn till fartygets säkerhet.» Det kan aldrig vara tal om att fartygets säkerhet skall vara beroende på en förhalning från en plats till en annan för lossning, men väl kan det inträffa det fallet, att, om en storm blåser upp eller det blir starkt tidvatten eller dylikt, fartyget kan flyttas och förtöjningarna behöva förstärkas under natten, men detta inträffar endast, då det är fråga om fartygets säkerhet. Ävenså kan det inträffa, att en båt eller ett fartyg kan behöva flyttas från en plats till en annan på grund av hamnmyndighetens tillsägelse, därför att fartyget icke ligger fullt säkert, och en sådan förhalning ingår i folkets åliggande enligt sjölagen. Men det kan aldrig vara tal om här med den motivering, som utskottet förebragt, att det exempel, som herr Ingvarson framdrog,

skall äga tillämpning, utan det förhåller sig med all säkerhet så, att den besättning, som gör yrkande om ersättning i sådant fall, kan få den, och om befälhavaren vägrade att utbetala ersättning, så skulle detta ovillkorligen medföra en dom till folkets favör.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

Herr Ingvarson: Herr Indebetou vill väl ändå icke göra gällande, att det är utskottets motivering, som kommer att användas, då denna lag skall tillämpas, utan det är väl förmodligen paragrafens formulering, som blir avgörande, och paragrafen synes mig så formulerad, att möjligheten till en tolkning av den beskaffenhet jag antytt är för handen, när det uttryckligen står att »därest, medan fartyg ligger i hamn, sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt etc.» Eller för dess förtöjning» — jag är viss, att detta i många fall skall tolkas just så, som jag antytt, och att personalen icke får den ersättning, som den rätteligen skulle ha. Jag känner fullväls till de förhållanden, som herr Indebetou betonade rörande arbetsfördelningen ombord, och hans hänvisning till maskinpersonalen vill jag besvara därmed, att det endast är i jämförelsevis sällsynta fall, som det behöver förekomma övertidsarbete för maskinfolket, medan det däremot ställer sig helt annorlunda med däcksfolket, trots vad herr Indebetou sade. Det förhållandet äger i mycket stor utsträckning rum, som jag påvisade, att det är i underordnad grad befälet, som leder arbetet och bestämmer övertidsarbetet. Det är i mycket högre grad lastnings- och lossningsanordningarna samt den personal, som kommer där till användning, som blir bestämmande härvidlag.

Den formulering, som herr Lyberg givit åt paragrafen i sin reservation, fyller de anspråk, som rätteligen böra ställas på densamma. Detta är däremot icke fallet med utskottets formulering, och jag skall därför be att få yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till herr Lybergs reservation.

Herr Borg: Jag är delvis förekommen av herr Ingvarson och har icke mycket att tillägga, men vill likväl tillfoga en anmärkning, i all synnerhet efter det anförande, som herr Indebetou sist hade, då han talade om förhalning. Jag erinrar om, att jag i mitt första anförande nämnde, att det finns fartyg, som måste för varje morgon och kväll taga bort förtöjningarna, för att järnvägs-vagnarna skola komma fram på spåren och hämta lasten ur fartyget. Då har icke fartyget förflyttat sig en enda tum, utan ligger stilla, och det kan ej kallas för »förhalning», då fartyget ligger stilla, men det blir dock nödvändigt att taga bort förtöjningarna på morgonen och sätta dit dem på kvällen och förstärka desamma. I det fallet bör sjöfolket få betalt såsom för övertid.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad, gav herr talmannen propositioner på 1:o godkännande av utskottets förslag

Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

till lydelse av förevarande paragraf, 2:o) godkännande av nämnda förslag med den ändring, som föreslagits i den av herr Indebetou avgivna reservationen, 3:o) bifall till det av herr Olausson under överläggningen framställda yrkandet och 4:o) befall till den av herr Lyberg vid paragrafen avgivna reservationen; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen hava flertalets röster för sig. Votering begärdes emellertid, i anledning varav och sedan till kontraposition antagits den under 4:o) angivna propositionen, nu uppsattes, justerades och anslogs en voteringsproposition av följande lydelse:

Den, som vill, att kammaren godkänner 96 § i särskilda utskottets nr 2 förevarande förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den av herr Lyberg vid nämnda § avgivna reservationen.

Omröstningen utföll med 60 ja, men 96 nej, vadan kammaren bifallit den av herr Lyberg vid paragrafen avgivna reservationen.

108, 285, 288 och 289 §§.

Godkändes.

292 §.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle paragrafen lyda sålunda:

292 §.

1 mom. Har befälhavare, utan att nödtvång därtill föranlett, gått till sjöss med fartyg, som haft sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller som varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att han bort inse, att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem, som voro ombord, straffes med fängelse i högst ett år eller böter från och med etthundra till och med femtusen kronor.

Lika med befälhavare straffes redare eller annan, där han uppsåtligen förlett befälhavaren till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat, så ock redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han med vetskap om sådana brister eller fel, som ovan omförmålas, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss.

2 mom. Åsidosätter befälhavare de skyldigheter, som enligt



Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)

också indirekt framgick av det sätt, på vilket herr Sommelius framställde sitt yrkande. Nu ber jag få påpeka, att för den händelse att ändringsförslaget rörande mom. 1, det ifrågasatta utbytet av orden »å redares vägnar» mot orden »i redares ställe», vinner kammarens bifall, måste i konsekvens därmed också en motsvarande ändring i mom. 2 av denna paragraf ske. Om man sålunda bifaller ändringsförslaget i mom. 1, måste en ändring vidtagas i mom. 2.

Den ena ändringen skulle innebära, att man får med under ansvarsbestämmelserna s. k. tidsbefraktare, vilket man ansett icke vara möjligt utan att formulera om paragrafen i mom. 1 på sätt jag nyss antytt. Då icke något yrkande gjorts mot utskottets hemställan i den delen, har jag ingen anledning att vidare uppehålla mig vid den sålunda ifrågasatta ändringen av Kungl. Maj:ts förslag.

Den andra ändringen, den som berör uteslutande moment 2, skulle medföra, att anstiftan av eller delaktighet i brott, som begås av befälhavare, då han underlåter iakttaga sjövärdighetsföreskrifterna, bestraffas, vare sig det är redaren eller den som handlar i redares ställe eller någon som helst annan person, vilken gjort sig skyldig till sådan delaktighet. Det är detta att vilken som helst som gör sig skyldig till sådant delaktighetsbrott, skall bli underkastad straff som utgör skillnaden mellan utskottets och Kungl. Maj:ts förslag. Det har ansetts synnerligen oegentligt, att en sådan anstiftan eller delaktighet icke skulle kunna bestraffas. Om man exempelvis under ett åtal mot en befälhavare konstaterar, att han gjort sig skyldig till underlåtenhet i avseende å sjövärdighetsföreskrifterna, och att han gjort detta i anledning därav, att en passagerare eller lastägare givit honom ett större penningbelopp för att han skulle anträda resan utan att iakttaga dessa föreskrifter, t. ex. utan att tillse, att kolförrådet är tillräckligt, skulle likväl en sådan anstiftare icke kunna straffas. Då icke mot utskottets hemställan anförts något skäl nu eller i den reservation, som bifogats utskottets betänkande, förefaller det mig något egendomligt, att man ifrågasätter denna ändrings lämplighet och giltighet.

Jag vill för resten anhålla, att herrarna icke skola för mycket skrämmas av den omständigheten, att det vid denna punkt finnes icke mindre än åtta reservanter, ehuru det i utskottet fanns blott fjorton ledamöter och två förslag. Det beror först och främst därpå, att ett par ledamöter av någon outgrundlig anledning — därom i varje fall icke någon antydning givits — efter beslutets fattande ändrat åsikt och antecknat sig såsom reservanter, samt vidare på den egendomligheten, att första kammar-högern reserverat sig så våldsamt, att det antecknats fem högerreservanter från kammaren, ehuru den i utskottet haft endast fyra högerledamöter.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan i båda momenten.

Vidare yttrades ej. Herr talmannen framställde propositioner på dels godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf, dels ock godkännande av samma förslag med eller av herr Sommelius under överläggningen föreslagna ändring däri; och fattade kammaren beslut i enlighet med den förstnämnda propositionen.

*Ang. lag om  
ändring i vissa  
delar av  
sjölagen.  
(Forts.)*

*Återstående delar av lagförslaget.*

Godkändes.

*Utskottets hemställan i punkten a)* förklarades vara besvarad genom kammarens beslut i fråga om lagförslaget.

*Punkten b).*

Utskottets hemställan bifölls.

§ 2.

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget särskilda utskottets nr 2 utlåtande, nr 2, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om tillsyn å fartyg, dels ock särskilda i ämnet väckta motioner.

*Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.*

Särskilda utskottet nr 2 hade vidare till förberedande behandling fått emottaga:

1:o Kungl. Maj:ts proposition nr 121, vari Kungl. Maj:t under åberopande av de vid propositionen fogade, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga i propositionen intaget förslag till lag om tillsyn å fartyg;

2:o herr *Lindleys* motion nr 86 i första kammaren; och

3:o herr *Indebetous* motion nr 225 i andra kammaren.

I motionerna hade hemställts om vissa ändringar i speciella delar av förslaget.

Utskottet hemställde, att riksdagen under förklarande, att Kungl. Maj:ts förslag icke kunnat oförändrat antagas, ville, med avslag å herr *Lindleys* motion nr 86 och å herr *Indebetous* motion nr 225, för sin del antaga i utlåtandet intaget förslag till lag om tillsyn å fartyg.

På hemställan av herr talmannen beslöt kammaren, att lagförslaget skulle föredragas paragrafvis samt att de särskilda paragraferna ej skulle uppläsas, såvida detta icke påyrkades av någon utav kammarens ledamöter.

*Lagförslaget.*

1—12 §§; rubriken till första kapitlet; 13 §.

Godkändes.

Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.  
(Forts.)

För 14 § hade utskottet i likhet med Kungl. Maj:t föreslagit denna lydelse:

14 §.

1 mom. Å fartyg, som för svensk mans räkning nybygges, skall sjövärdighetsbesiktning verkställas innan det må till sjöfart nyttjas.

Har utländskt fartyg övergått i svensk mans ägo, skall, så snart ske kan, sjövärdighetsbesiktning å fartyget verkställas.

Vad nu sagts gäller ej om fartyg, som har mindre bruttodräktighet än 100 registrert.

2 mom. Om sjövärdighetsbesiktning å fartyg, innan det må för- ses med passagerarfartygscertifikat, stadgas i 3 kap.

Uti en vid denna paragraf fogad reservation hade herrar *Indebetou* och *Olausson*, i anslutning till vad den förstnämnde ifrågasatt i sin ovannämnda motion, yrkat, att fartyg under 150 tons brutto- dräktighet skulle fritagas från vad som i paragrafen stadgades och att således siffran 100 i näst sista stycket skulle ändras till 150.

Efter föredragning av paragrafen yttrade

Herr Indebetou: Herr talman! Som kammaren behagade finna har herr Olausson och jag reserverat oss mot denna paragrafs bestämmelse, att lagen skall omfatta alla fartyg över 100 ton. Vi vilja ha sagt, att lagen endast skall äga tillämplighet på fartyg över 150 tons dräktighet och att sålunda fartyg därunder skola vara befriade från det besiktningstvång, som lagen avser. Orsaken till att jag har intagit denna ståndpunkt är den, att dessa små fartyg säkert ha den största olägenhet av denna för vårt land alldeles nya lagstiftning, och dessutom skall ett tillmötesgående av utskottets förslag komma att innebära ganska mycket mera arbete för den institution, som skall inrättas i form av en särskild inspektionsmyndighet för fartygs säkerhet. Denna blir, såsom av Kungl. Maj:t påvisats, stor nog, och de fartyg, som skola besiktigas, räknas till icke mindre än 900 för år, även om detta antal fördelas på respektive 2, 4, 6 år, som lagen medger, och även om man undantar s. k. »klassade» fartyg. Det antal, som man skulle komma upp till även med den av oss gjorda begränsningen, är så stort, att inspektionsmyndigheten skulle få över nog med arbete och säkert icke under de närmaste åren skall kunna tillämpa lagen såsom det är avsett. Ty det fordras icke bara att döma ett besiktigt fartyg till vissa reparationer, utan det fordras också att våra varv och verkstäder skola kunna mot- taga de fartyg som ådömas besiktning och reparation enligt la- gens bestämmelser, och det är icke så lätt som man inbillar sig.

Vår begränsning kommer endast att omfatta 174 fartyg, som komma att undantagas ytterligare från lagen, och dessa äro myc- ket små. Av dem äro 148 stycken segelfartyg och därav äro 54 »klassade», d. v. s. sådana, som redan äro undantagna och i all-

mänhet ägas av folk i små omständigheter. Jag tror mig kunna säga, att det kommer att drabba dem ganska svårt. Skulle det visa sig, när denna inspektion kommer till stånd, att utsträckningen behöver ske, kan det ske då, men jag anser att man nu kan ställa sig på den av sjöfartssäkerhetskommittén intagna ståndpunkten, nämligen en gräns av 150 ton. Jag vet väl, att den ståndpunkten icke vunnit gehör inom utskottet, men jag vill dock göra mig till tolk för ägarna av dessa mindre fartyg. Jag vill samtidigt betona, att den förening och de intressen jag representerar ha inga fartyg av den typ, varom det här är fråga. Det är sålunda inga egna intressen, som jag talar för, utan det är med hänsyn till ägarna av de små fartygen, särskilt segelfartygen, som runt landets kuster finnas här och där och vilkas ägare ha svag ekonomi, som jag gör detta yrkande.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Olausson och mig vid denna punkt avgivna reservationen.

Häruti instämde herr *Olofsson* i Ävik.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Vennersten: Herr talman, mina herrar! Det går i detta fall, som det gått i fråga om andra inspektionsområden, där man önskat fritaga åtskilliga anläggningar — jag tänker särskilt på yrkesinspektionen.

I nu förevarande avseende har man åberopat två skäl. För det första skulle det icke bli möjligt att tillämpa lagen, därför att så många inspektioner skulle företagas. Men den ärade talaren anförde ju själv, att, om Kungl. Maj:ts förslag bifalles, det icke blir mer än 174 fartyg som skulle inspekteras utöver dem som ifrågakomma enligt talarens eget förslag.

Det förefaller mig som om man måste fråga sig: är inspektionen över huvud taget behövlig, eller är den det icke? Jag har icke genom vad den ärade reservanten anförde blivit övertygad, att den icke även för dessa 174 fartyg är behövlig. Och ett bevis för inspektionens behövlighet även för dem finner jag däri, att en del likartade fartyg äro s. k. klassade, vilket ju medför ett övervakande eller inspektion, som fartygsägaren funnit nödvändigt att frivilligt låta sina fartyg undergå.

Det andra skälet var, att det skulle bli synnerligen betungande för de små fartygsägarna med denna inspektion. Jag vill då säga, att även yrkesinspektionen innebär ganska stora svårigheter för många ägare av små anläggningar, men då den ansetts behövlig, så har man i alla fall måst hålla på att de skola underkasta sig vissa därmed förenade besvärligheter. Jag anser, att man även i detta fall måste fordra detta. Därvid förbiser jag ingalunda, att det nog till en början kan bli rätt svårt att fullgöra alla de inspektioner, som här krävas. Men jag vill påminna om, hur det gått på det område, som jag här till jämförelse tillät mig åberopa. Blott den omständigheten, att bestämmelser om tillsyn finnas, kommer för övrigt säkerligen att verka synnerligen gott, och om

*Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.  
(Forts.)*

Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.  
(Forts.)

inspektionspersonalen enligt förslaget icke är tillräcklig, så får man väl likvisst tills vidare se tiden an.

Enligt mitt förmenande är det i främsta rummet nödvändigt att se till, att kravet på erforderlig säkerhet fyller, och jag anhåller, herr talman, om bifall till Kungl. Maj:ts proposition oförändrad i denna punkt.

Herr Olausson: Mina herrar! Min medreservant herr Indebetou omnämnde, att denna sak icke alls berör de intressen han representerar. Jag däremot får säga, att den i hög grad rör det område, som jag representerar, nämligen den Bohuslänska kusten.

Det föreslås i lagen, att fartyg under hundra tons dräktighet skola vara befriade från denna inspektion, och orsaken härtill är väl den, att lagförfattaren, Kungl. Maj:t, tänkt sig, att det skulle bli ganska svårt för dessa fartyg under 100 ton, om tillsyningslagen på dem tillämpades. Nu finnas kusterna runt en del mindre fartyg, en särskild grupp för sig, och det är ju tydligen dessa fartyg som Kungl. Maj:t velat undantaga från lagens bestämmelser. Men så har dock faktiskt icke blivit förhållandet. Ty av dessa fartyg är det ganska många, som gå upp i en dräktighet av 125 till 130 ton. Man har således med denna bestämmelse icke dragit gränsen ovanför denna grupp av fartyg, utan man har snarare huggit mitt i flocken. Det kan väl ändå icke vara rättvist, att av två i alla avseenden fullkomligt likställda fartyg det ena, som uppgår till några ton över hundra, skall drabbas av detta besiktningstvång, men det andra, vars dräktighet icke når upp fullt till 100 ton, skall gå fritt.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet frågade om denna besiktning är behöblig eller icke. Jag vill då svara: den är icke alls mera behöblig för dessa fartyg mellan 100 och 125 ton än för dem under 100 ton. Då herr finansministern ju anser besiktningen av de senare obehöblig, så borde han rätteligen också anse den obehöblig för hela denna grupp av fartyg upp till 125 ton. Jag vill också säga att det för dessa fartyg skulle bli ganska svårt att uppfylla lagens bestämmelser, och jag tror, att det ur alla synpunkter skulle vara lyckligt, om riksdagen gick med på en utsträckning av tonnaget till åtminstone 125 ton.

Nu föreslå ju vi reservanter en höjning till 150 ton. Men första kammaren har redan antagit Kungl. Maj:ts och utskottets förslag. Om nu därför andra kammaren går med på vår reservation, där tonnaget som sagt höjts till 150, så kommer sammanjämknigen sedan att stanna vid 125 ton, vilket just är det tonnage som jag helst önskar.

Jag får därför på det varmaste vädja till kammaren — jag säger »Kammaren» — fast det faktiskt bliver en vädjan till tomma bänkar, att den godhetsfullt ville bifalla den vid denna paragraf avgivna reservationen. Det är verkligen ledsamt, att då man diskuterar så här viktiga saker, så når man inte kammarens ledamöter, därför att de sitta på andra platser. Men det kan väl

icke vara annorlunda, då diskussionen drar för långt ut på natten. Jag får som sagt kraftigt vädja till kammaren att bifalla herr Indebetous och min reservation.

Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.  
(Forts.)

Herr Lyberg: Herr talman! Jag tillåter mig påpeka, att den förevarande paragrafen endast avser sjövärdighetsbesiktning i fråga om nya fartyg och sådana fartyg, som av svensk förvärfvas från utlandet. Att från denna besiktning undantaga de fartyg, varom nu är fråga, därtill finnes, såvitt jag förstår, icke något som helst skäl. Jag får för övrigt säga, att jag icke kan inse, varför herr Olausson tycker, att det är så godtyckligt att över huvud ha någon gräns eller att sätta gränsen vid 100 registerton, då herr Olausson i nästa andedrag själv finner gränsen vid 125 ton så synnerligen tilltalande och lämplig.

I § 16 — om vilken jag med herr talmannens tillåtelse skall be att få säga några ord redan här för att slippa senare upptaga tiden — föreslås däremot *periodiska* sjövärdighetsbesiktningar. Jag kan icke tro annat än att man något överdriver de besvär och kostnader, som äro förenade med dem. Jag vill erinra, att det är statsverket, som betalar de direkta kostnaderna för dessa sjövärdighetsbesiktningar, låt vara att vederbörande redare får underkasta sig vissa åtgärder med avseende å fartyget vilka äro förenade med kostnader. Men jag vill också erinra därom, att dylik besiktning i regel skulle förekomma beträffande dessa mindre segelfartyg endast vart sjätte år och beträffande dessa mindre ångfartyg endast vart fjärde år.

Det vill synas mig, som om den omständigheten, att det är relativt många fartyg som hava ett tontal mellan 100 och 150, väl snarare bör tala för, att man medtager dessa fartyg, än att man undantager dem från besiktningstvånget. Jag hänvisar här till vad vederbörande statsråd, nämligen förre finansministern sagt i sitt anförande i statsrådet om denna sak. Han säger: »Då det särskilda behovet av besiktning å de mindre fartygen från sjöfartskunnigt håll allmänt vitsordats» — han vill förklara varför gränsen satts till 100 registerton — »har lagförslaget grundats på samma uppfattning. Och synes härmed skyldighet till sjövärdighetsbesiktning komma att gälla för alla fartyg, som gå i något vidsträcktare och sålunda mera farlig fart.»

Slutligen vill jag tillägga, att det förhåller sig så, att Kungl. Maj:t skall utfärda särskilda föreskrifter om vad som vid dessa sjövärdighetsbesiktningar skall iakttagas; och det är, såvitt jag förstår alldeles givet, att därvid Kungl. Maj:t kommer att se till, att sådana fartyg, som längre eller kortade tid, innan ifrågavarande lagbestämmelser träda i kraft, varit använda i sjöfart, icke betungas med alltför stränga föreskrifter.

Jag anhåller sålunda om bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Indebetou: Herr talman! Med anledning av den siste ärade talarens anmärkning gentemot oss två reservanter, som här

Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.  
(Forts.)

begärt ändring i § 14, att vi också icke begärt sådan vid §§ 16 och 17, vill jag erinra om, att vi reserverat oss även vid § 16. Det skulle dock ha sett egendomligt ut, om vi vid § 14 satt gränsen till 150 ton och vid §§ 16 och 17 till 100 ton. För konsekvensens skull måste vi ha samma tonnagegräns vid alla paragraferna för denna besiktning.

Beträffande kostnaderna är det ju alldeles riktigt som herr Lyberg sade, att kostnaderna för besiktningen betalas av staten, men detta är en bagatell mot kostnaderna för reparationerna.

Sedan vill jag svara, då herr Lyberg förvånar sig över, att vi satt gränsen till 150 ton, att det säkert icke saknar sina skäl, varför sjöfartssäkerhetskommittén föreslagit gränsen vid 150 ton, ty om man granskar Sveriges Skeppslista så finner man att cirka 500 fartyg ligga under gränsen av 100 och cirka 230 fartyg häremellan och 150 ton. Någon markerad gräns mellan fartygstyperna uppstår först vid fartyg över 150 ton. En annan orsak, varför man icke behöver förfara så strängt med avseende på de mindre fartygen, är, att deras trafik till största delen går inomskärs. Det kan ju dock vara möjligt att de kanske gå över Kattegatt eller Östersjön en vacker sommardag, men huvudsakligen röra de sig i skärgården. Det är således icke här fråga om någon sådan livsfara, som kan sägas förefinnas för de större fartygen. Nu kunde man säga, att man icke skulle sätta någon gräns alls eller också stanna vid lotsgränsen, 40 ton, eller registergränsen, 20 ton, men då skulle det bli flera hundratals fartyg, kanske ända till 1,500, som besiktningen skulle komma att omfatta pr år, men ett bestämt antal är svårt bestämma, ty massor av dessa små fartyg äro ej inregistrerade. Jag har hört den uppfattningen uttalas, att om man går under 20-tonsgränsen, skulle antalet besiktningsskyldiga fartyg uppgå till 3,000. Det är därför man har dragit sig för att ställa sig på den ståndpunkten om besiktningstvång för alla fartyg. Frågar man sig nu, varför icke de små fartygen skola besiktigas, då konsekvensen ju bjuder, att alla fartyg skola besiktigas, så vill jag härpå svara, att det är av praktiska skäl man har måst draga en gräns. Vi ha då stannat vid 150-tonsgränsen, och för den ståndpunkten ha vi stöd av sjöfartssäkerhetskommitténs beslut.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner först på godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf samt vidare på godkännande av samma förslag med den ändring, som yrkats i den av herrar Indebetou och Olausson vid paragrafen avgivna reservationen; och blev utskottets förslag till paragrafens avfattning av kammaren godkänt.

15—19 §§; rubriken till andra kapitlet; 20—22 §§; rubriken till tredje kapitlet.

Godkändes.

Enligt utskottets med Kungl. Maj:ts överensstämmande förslag skulle 23 § lyda sålunda:

Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.  
(Forts.)

23 §.

Fartyg, varå någon är mot betalning anställd eller färdas såsom passagerare, är underkastat inspektion för utrönande, huruvida fartyget är i behörigt skick. För sådant ändamål må tillsynsmyndighet närhelst så finnes påkallat eller lämpligt och i ett vart hänseende, vari fartyget är föremål för tillsyn, företaga undersökning, dock att för inspektionens verkställande icke må krävas vidtagande av sådana åtgärder, varom i 13 § förmäles.

Beträffande denna paragraf hade reservation avgivits av herr *Lindley*, som hemställt, att orden: »dock att för inspektionens verkställande icke må krävas vidtagande av sådana åtgärder varom i 13 § förmäles» måtte ur paragrafen utgå.

Sedan paragrafen föredragits, lämnades på begäran ordet till

Herr Söderberg i Stockholm, som yttrade: Herr talman! Jag skall be att få fästa kammarens uppmärksamhet på den reservation, som är bifogad denna paragraf av herr *Lindley*, i vilken reservation det yrkas, att det sista stycket uti paragrafen skall uteslutas. Det föreskrives i 13 § vad befälhavare eller redare har sig ålagt att utföra vid sjövärdighetsbesiktning, vilka åligganden han emellertid enligt 23 § sista stycket skall vara befriad från vid den tillfälliga inspektionen. Jag kan för min del icke neka till, att jag finner, att reservanten här är inne på rätt spår, därför, att om en sådan tillfällig inspektion skall bli av någon verklig nytta, får ju icke befälhavaren eller redaren fritagas från allt, vad han skall utföra vid sjövärdighetsbesiktningen, ty kommer inspektören icke åt att inspektera fartyget ordentligt, kan han icke avgöra, om det behövs förbättringar, eller om brister behöva repareras. Jag har förut framfört min uppfattning, att denna lag bör stå i närmaste samklang med arbetarskyddslagen. I den lagen gives inspektionsförrättaren i 29 § oinskränkt tillträde till en arbetsplats och dess samtliga delar, ty om någonting kommer till inspektionsförrättarens kännedom, som han anser värt att undersöka, så har lagen förutsatt, att han för att kunna undersöka förhållandena och giva sitt utlåtande däröver, måste ha tillträde till samtliga delar av den arbetsplats, som inspektionen kan omfatta. En sådan möjlighet skulle nu icke få förekomma beträffande inspektion å fartyg. Jag vill härmed icke säga, att de inspektionerna äro nödvändigare än inspektionen vid arbetsplatserna, men de äro fullt så nödvändiga, ty inspektionen å fartyg avser icke blott skydds- och säkerhetsåtgärder för sjöfolket utan också utrönande av, huruvida fartygen äro i sjövärdigt skick. Häremot har anförts, att om inspektören anser, att han måste ha tillträde till de delar av fartyget, som lagen annars skulle giva befälhavaren

Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.  
(Forts.)

rätt att avstänga honom ifrån, har han enligt 18 § rätt att påkalla chefsmyndighetens biträde och genom dess förmedling få ett sådant tillfälle. Då vill jag för min del säga, att jag dock icke tror detta vara den rätta utgångspunkten för en sådan lagstiftning att förutsätta, att inspektören, om han anser behöfligt att vidtaga inspektion i fartygets alla skrymslen och vrår, skall behöva vända sig till chefsmyndigheten för att få sådan rätt.

Nu får ju särskilda utskottet ånyo företaga denna lag till behandling i fråga om vissa paragrafer, där kamrarna stannat vid olika beslut, och jag tror då icke det skulle skada, om utskottet finge se en gång till på denna paragraf och undersöka, om icke något stadgande skulle kunna givas, som skulle kunna ligga emellan det, som paragrafen nu innehåller, och något som ändå skulle kunna giva inspektionsförrättaren större möjlighet att påkalla redarens eller befälhavarens bistånd för en verkligt ingående inspektion av fartygets alla delar. Det gives härvid en hel del uppslag. Man skulle exempelvis kunna tänka sig, att det lades i Kungl. Maj:ts hand att utfärda närmare föreskrifter därom. Man skulle kunna tänka sig att i synnerhet i en av punkterna i 13 § skulle kunna stadgas, att redaren eller befälhavaren skulle göra fartyget och dess rum tillgängliga för besiktning, även om man icke behövde gå så långt, att redaren eller befälhavaren skulle behöva underkasta sig alla de åtgärder, som 13 § stadgar för sjövärdighetsbesiktning. Jag tror sålunda, att vill man taga bort inskränkningarna i 23 §, så finnas möjligheter att göra det. Denna paragraf är ett avsteg från den rätt, som arbetarskyddslagen giver åt yrkesinspektören, och ett avsteg, som icke ligger i inspektionens verkliga intresse.

På grund av de skäl, jag här framlagt, och på grund av vad jag förut anfört, nämligen att ett återremitterande av denna paragraf icke skulle vålla något särskilt besvär, då utskottet ändå till behandling har ett företaga en hel del andra paragrafer i sammanjämkningssyfte, tager jag mig, herr talman, friheten att yrka bifall till herr Lindleys reservation.

Vidare anförde:

Herr Sommelius: Herr talman, mina herrar! Jag skall be att för dem av kammarens ledamöter, som möjligen icke närmare känna till dessa saker, få nämna, att 13 § och 23 § beröra vitt skilda ting. § 13 ha vi redan antagit. § 23 behandlar frågan om inspektion. Nu vill jag hemställa till kammaren om det kan vara lämpligt, att vid varje inspektion inspektören skall ha rätt att vidtaga sådana åtgärder vid besiktningen som t. ex. »låta verkställa uthuggning och borrar, öppna fartygets klädsel och garnering, våghålsplankor och ribbor i garneringshål samt manhålsluckor, pröva drivning med rabb och järn samt i övrigt göra fartyget och dess rum tillgängliga för besiktning». Jag tror verkligen inte att detta vore ett sätt att på något vis uppmuntra rederinäringen.

Herrarna skola inte tro, att det går så lätt för folk att åstadkomma fartyg, så att man skall arrangera särskilt mycket besvär för dem. Enligt detta förslag skulle väl inte finnas någon åtgärd så våldsamt att det inte vore tillåtet för inspektören att utföra den. Nu sade visserligen till slut den siste ärade talaren, att man skulle kunna gå en medelväg och inte helt och hållet hantera fartyget på det sätt § 13 medger för sjövärdighetsbesiktning. Jag tror, att utskottet handlat välbetänkt då det formulerat § 23 såsom här blivit gjort, och jag tillåter mig hemställa om bifall till densamma, eftersom det i förra fallet är fråga om sjövärdighetsbesiktning men i detta senare endast om inspektion.

*Ang. lag om tillägn å fartyg.  
(Forts.)*

Herr Herlitz: Herr talman, mina herrar! Den förste talaren anmärkte att arbetarskyddslagen tillerkänner besiktningsmyndigheten oinskränkt tillträde till arbetsplatsen, och han menade att någon sådan bestämmelse borde också finnas här. Ja, så är ju också förhållandet; jämlikt 4 § skall tillsynsmyndigheten jämte till äventyrs åtföljande biträde äga tillträde till fartyget. Jag tror, att herr Lindleys reservation egentligen beror på, att han missuppfattat stadgandet eller velat däri inlägga något, som det helt säkert icke innebär, något som säkerligen icke är lagstiftarens mening. Han har känt sig upprörd därav, att det förklaras, att vederbörande icke skall vara skyldig att underkasta sig sådana åtgärder, som i § 13 omförmälas, men därvid kan det inte vara fråga om annat än sådana så att säga våldsamma ingrepp, som i paragrafen särskilt uppräknas. Att inspektionsmyndigheten skall ha tillträde till alla fartygets rum, är självklart. Men den kan t. ex. icke fordra, att fartyget skall lossa lasten för att inspektionsmyndigheten skall få tillfälle att undersöka fartygets skrov o. s. v. Jag tror att paragrafen, rätt tolkad, inte innehåller något som behöver väcka betänkligheter. Jag yrkar alltså bifall till utskottets hemställan.

Efter det överläggningen härmed förklarats avslutad samt herr talmannen givit propositioner dels på godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf, dels ock på godkännande av samma förslag med den i herr Lindleys reservation föreslagna ändringen, godkände kammaren utskottets förslag till paragrafens avfattning.

*Rubriken till fjärde kapitlet; 24 och 25 §§; rubriken till femte kapitlet; 26 och 27 §§; rubriken till sjätte kapitlet; 28—31 §§.*

Godkändes.

32 § skulle enligt Kungl. Maj:ts förslag lyda sålunda:

32 §.

Till enahanda straff som befälhavaren dömes redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han uppsätli-

Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.  
(Forts.)

gen förlett befälhavaren till förseelse, som i 29, 30 eller 31 § sägs, eller med råd eller dåd främjat sådan förseelse.

Utskottets förslag till avfattning av paragrafen överensstämde med Kungl. Maj:ts med det undantag, att orden »å redares vägnar» ersatts med orden »i redares ställe».

Uti avgiven reservation hade herrar *Holmqvist, Cedercrantz, S. F. E. Söderbergh, Trana, Fahlén, Sommelius, Fagerlin* och *Tisell*, förklarat sig anse, att utskottet saknat anledning att frågå Kungl. Maj:ts förslag.

Paragrafen föredrogs, varefter

Herr Sommelius yttrade: Herr talman! Då första kammaren redan antagit Kungl. Maj:ts förslag sådant det är formulerat i 32 §, anhåller jag på grund av den reservation, som avgivits av bland andra undertecknad, att också få instämma i yrkande om bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Vidare anförde:

Herr Lyberg: Då den ändring, som utskottet föreslår, är en konsekvens av den ändring, som utskottet föreslagit och andra kammaren beslutat i § 292 av sjölagen, hemställer jag att utskottets hemställan i denna del måtte bifallas.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad, framställde herr talmannen propositioner å de därunder framkomna yrkandena; och godkände kammaren paragrafen med den av utskottet föreslagna lydelsen.

33—36 §§; rubriken till sjunde kapitlet.

Godkändes.

*Övergångsstadgandet.*

Vid nämnda stadgande hade reservation avgivits av herr *Indebetou*, som beträffande tiden för lagens ikraftträdande, i utskottets förslag bestämd till den 1 januari 1915, ansett, att utskottet bort göra ett i reservationen intaget uttalande i fråga om tillämpningen av den nya lagen på vissa äldre fartyg.

Efter föredragning av stadgandet yttrade:

Herr *Indebetou*: Herr talman! Jag ber att i korthet få yrka bifall till den reservation, som i fråga om övergångsstadgandet av mig avgivits, och jag gör det så mycket mera, som jag är övertygad om att den fara, som jag pekar på, är värd att uppmärk-

sammas. Om Kungl. Maj:t vid dessa förordningars utfärdande kommer att gå för hastigt till väga, är den faran ganska stor, att en hel massa av de äldre fartygen komma i en mycket svår ställning och skola kanske helt enkelt få sluta upp med sin näring och huggas upp. Då herr finansministern är närvarande, begagnar jag tillfället att fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på de önskemål jag uttalat.

*Ang. lag om  
tillsyn å  
fartyg.  
(Forts.)*

Herr Herlitz: Jag vill fästa uppmärksamheten därpå, att den omständigheten, att lagen kommer att träda i kraft på den tidpunkt, som här bestämmes, icke hindrar Kungl. Maj:t att meddela särskilda bestämmelser i vilken mån äldre fartyg skola vara skyldiga att underkasta sig dessa föreskrifter. De önskemål, som herr Indebetou här vill ha tillgodosedda, kunna således tillgodoses även vid bifall till utskottets förslag. Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Vidare anfördes ej. På av herr talmannen given proposition godkände kammaren utskottets förslag till lydelse av övergångsstadgandet.

Härefter framställde herr talmannen beträffande motiveringen propositioner dels på godkännande av utskottets motivering, dels ock på godkännande av den motivering, som föreslagits av herr Indebetou; och blev utskottets motivering av kammaren godkänd.

#### *Lagförslagets rubrik.*

Godkändes.

*Utskottets hemställan* förklarades vara besvarad genom kammarens beslut i fråga om lagförslaget.

### § 3.

Vidare förekom till behandling särskilda utskottets nr 2 utlåtande, nr 3, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m. dels ock i ämnet väckt motion.

*Ang. statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m.*

Kungl. Maj:t hade i propositionen nr 122, med åberopande av ett vid propositionen fogat utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden föreslagit riksdagen

att för anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med de av departementschefen i nämnda protokoll angivna grunder å extra stat under sjunde huvudtiteln för år 1915 bevilja ett anslag å kronor 171,400 med rätt för Kungl. Maj:t att därav redan under år 1914 förskottsvis av tillgängliga medel anvisa kronor 3,275; och

att besluta att från och med år 1915 det i riksstaten under sjun-

*Andra kammarens protokoll vid senare riksdagen 1914. Nr 55.*

Ang. statskontroll  
troll å fartygs  
sjövärdighet  
m. m.  
(Forts.)

de huvudtiteln upptagna ordinarie anslaget å 11,500 kronor till befrämjande av handel och sjöfart skulle ur riksstaten utgå.

I sammanhang med denna proposition, som hänvisats till särskilda utskottet nr 2, hade utskottet till behandling upptagit herr Herlitz' motion nr 226 i andra kammaren, vari motionären föreslagit, att det av Kungl. Maj:t i propositionen äskade belopp 171,400 kronor måtte med 7,000 kronor höjas till kronor 178,400, med rätt för Kungl. Maj:t att därav under år 1914 förskottsvis anvisa 4.000 kronor.

Utskottet hemställde, att riksdagen ville med avslag å herr Herlitz motion, för anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med de av Kungl. Maj:t angivna grunder å extra stat under sjunde huvudtiteln för år 1915 bevilja ett anslag å kronor 171,400 med rätt för Kungl. Maj:t att därav redan under år 1914 förskottsvis av tillgängliga medel anvisa kronor 3,275; samt

besluta, att, från och med år 1915 det i riksstaten under sjunde huvudtiteln upptagna ordinarie anslaget å 11,500 kronor till befrämjande av handel och sjöfart skulle ur riksstaten utgå.

Vid utlåtandet funnos emellertid fogade reservationer:

av herr *Christiernson* mot utlåtandet i dess helhet; och

av herr *Indebetou*, som ansett, att viss del av motiveringen till utskottets hemställan bort hava annan i reservationen angiven lydelse.

Utskottets hemställan upplästes, varefter ordet begärdes av

Herr Herlitz som yttrade: Kammaren behöver icke befara att jag länge skall taga tiden i anspråk. Jag har icke begärt ordet för att beklaga mig över den snäva behandling motionen fått röna. Jag har endast velat uttala den, som jag tror, välgrundade förhoppningen att utvecklingen skall komma att ge mig rätt, särskilt med avseende på tillsättandet av sjöaklagarebefattningen. Jag vågar hoppas, att denna befattning icke kommer att göras till en bisyssla till en annan tjänst i kommerskollegium.

Med herr Herlitz förenade sig herr *Lyberg*.

Vidare anförde:

Herr *Indebetou*: Herr talman! Som kammaren behagade finna av detta utskottsutlåtande har jag vid detsamma avgivit en reservation beträffande utskottets motivering. Kungl. Maj:t har uttalat sig för, att förste inspektören, som här är föreslagen, skulle vara en tekniskt bildad person. Jag anser för min del att den tekniska sakkunskapen är tillräckligt tillgodosedd hos chefsmyndigheten därigenom att chefen skall vara tekniskt bildad.

Kungl. Maj:t föreslår att förste inspektören skall vara tekniskt bildad, den andre nautiskt. På så sätt kommer den nautiska sakkunskapen att stå tillbaka för den tekniska. Man må

erinra sig, att alla dessa ärenden, som komma att behandlas i denna sjöfartsinspektion och sedan föredragas inför byråchefen i kommerskollegium, skola basera sig på de uttalanden, som denne nautiskt bildade person avger. Om då den man, som borde vara en erfaren fackman och som skulle vägleda myndigheterna, inte besitter tillräcklig kunskap och erfarenhet på området, löper man den risken, att dessa ärenden icke bli behandlade och utredda på mest sakkunniga sätt.

*Ang. statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m.*  
(Forts.)

Man kan inte gärna tänka sig, att någon sjöman av större kompetens skulle lämna yrket på sjön, där han förtjänar dubbelt så mycket som Kungl. Maj:t föreslår till lön, för att taga hand om en sådan befattning, i synnerhet som därtill kommer att det är dyrare att leva i land än ombord, där han har allting fritt. Det enda man då skulle kunna tänka sig är att en äldre befälhavare, som har en mindre förmögenhet, varmed han kan bidra till sitt uppehälle eller också någon av dessa mera teoretiska män, som sakna kontakt med det praktiska livet — och sådana ha vi mer än nog av — skulle tycka detta vara en lämplig sysselsättning vid sidan av andra sysslor. Jag tror icke, att denna chefsinspektion i så fall skulle röna det förtroende och den tillit, som den nödvändigt behöver hos sjöfartens män för att kunna uppfylla sitt ändamål eller att alla ärenden skulle komma att på ett sakligt sätt avgöras av detta ämbetsverk, utan riskera att förlora förtroendet hos såväl de sjöfarande som hos allmänheten. Med hänsyn till dessa synpunkter har jag tillåtit mig reservera mig utan att dock föreslå någon ändring i den av Kungl. Maj:t uppgjorda lönestaten.

Jag anser sålunda, att endast denne andre inspektör, som kan bli så att säga assistent åt chefsinspektören, behöver vara ingenjörutbildad och att sålunda ej de två främsta männen inom detta ämbetsverk båda behöva vara tekniskt utbildade, utan håller jag före att förste byråinspektören bör vara en nautiskt bildad man, ty han får arbeta alldeles självständigt utan möjlighet att hos chefen vinna något stöd på grund av deras olika praktiska erfarenheter, och jag håller vidare före, att han därför ej bör få den underordnade ställning, som man har anledning befara, att han kommer i, ifall Kungl. Maj:ts förslag utan vidare här bifalles.

Jag skall därför, herr talman, be att få yrka bifall till utskottets hemställan, men med ändring av motiveringen i det syfte jag här anfört.

Efter härmed slutad överläggning gav herr talmannen propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till det av herr Indebetou under överläggningen framställda yrkandet; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

#### § 4.

Vid nu skedd föredragning av särskilda utskottets nr 2 uttalande, nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med för-

slag till lag om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av 294 § samma lag. biföll kammaren utskottets däri gjorda hemställan.

### § 5.

*Om ändring av 82 § sjölagen.* Härefter förelåg till avgörande särskilda utskottets nr 2 utlåtande, nr 5, i anledning av herr Lindleys motion om ändring av 82 § sjölagen.

Uti en inom första kammaren väckt, till särskilda utskottet nr 2 hänvisad motion, nr 8, hade herr *Lindley* hemställt, att riksdagen måtte med utslutning av satsen i sjölagens 82 §, »där ej hyresavtalet annorlunda bestämmer», giva ifrågavarande paragraf följande formulering:

82 §. Förhyrd sjöman skall kvarstanna i tjänst, till dess fartyget ankommit till förhyrningsorten eller, om han förhyrts i Sverige, till annan svensk hamn, där resan slutar. Är han förhyrd — — — — lika med europeiska.

Utskottet hemställde att ifrågavarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservationer hade likväl avgivits:

av herrar *Lindley*, *Christiernson* och *Sävström*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen i anledning av förevarande motion ville genom skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte taga i övervägande under vilka betingelser svenskt sjöfolk kunde medgivas ovillkorlig rätt att — utöver vad gällande sjölag bestämde — efter anmälan avmönstra i svensk hamn, ävensom för riksdagen framlägga det förslag till ändring i sjölagen, vartill detta övervägande kunde föranleda;

av herrar *Lyberg* och *Wijk*, vilka föreslagit att riksdagen i anledning av herr Lindleys motion ville genom skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte taga i övervägande, huruvida och under vilka betingelser svenskt sjöfolk kunde medgivas rätt att — utöver vad gällande sjölag bestämde — före anställningstidens utgång avmönstra i svensk hamn, ävensom för riksdagen framlägga det förslag till ändring i sjölagen, vartill detta övervägande kunde föranleda.

Sedan utskottets hemställan föredragits, lämnade herr talmanen på begäran ordet till

Herr *Lyberg*, som anförde: Den motion, som av utskottet här behandlats, syftar till att sjöman, oberoende av vad arbetsavtalet innehåller, skulle få rätt att avmönstra, då han kommer till svensk hamn eller till förhyrningsorten. En sådan rätt obe-

roende av förhållandena och särskilt av den tid, under vilken sjö-  
 man varit i tjänst. lärar icke lämpligen kunna medgivas. Men jag och min medreservant ha ansett, att motionären så tillvida  
 haft rätt, att en oeftergivlig tillämpning av arbetsavtalet för sjö-  
 folk i vad detsamma angår tjänstetidens längd ofta måste te sig  
 såsom synnerligen hård trots den i gällande sjölag förefintliga  
 bestämmelsen, att oberoende av avtalets innehåll sjöman skall kunna  
 avmönstra efter två, i vissa fall tre års tjänstetid. Vi ha ansett,  
 att det ofta inträffar, att kontrahenterna vid avtalets träffande —  
 särskilt gäller detta sjöfolket — sakna de yttre förutsättningarna  
 att bedöma, hur arbetsförhållandena i längden komma att gestalta  
 sig under tjänstetiden.

Vi ha för den skull föreslagit, att riksdagen i anledning av  
 herr Lindleys motion skulle skriva till Kungl. Maj:t med anhängan,  
 att Kungl. Maj:t måtte taga i övervägande, huruvida och under  
 vilka betingelser svenskt sjöfolk må medgivas rätt — utöver vad  
 gällande sjölag bestämmer — att föra anställningstidens utgång  
 avmönstra i svensk hamn, ävensom för riksdagen framlägga det  
 förslag till ändring i sjölagen, vartill detta övervägande kan för-  
 anleda. Sälunda har föreslagits en skrivelse, som ej syftar så  
 långt som herr Lindleys motion, men som ligger inom ramen för  
 densammas syfte. Detta skrivelseförslag står i ungefärlig över-  
 ensstämmelse med vad som med anledning av en likartad motion  
 vid 1910 års riksdag föreslogs i en vänsterreservation inom lag-  
 utskottet. Den andra reservation, som nu föreligger och som av-  
 givits av socialdemokraterna inom det särskilda utskottet, skiljer  
 sig, icke så oväsentligt från vad herr Wijk och jag i vår reserva-  
 tion föreslagit: den skiljer sig nämligen därifrån särskilt så till-  
 vida, att dessa reservanter, socialdemokraterna, ha velat i skrivel-  
 sen få inryckt, att denna eventuella rätt att få avmönstra skulle  
 tillkomma sjöfolket omedelbart »efter anmälan», vilket givetvis ej  
 kan vara lämpligt. Jag vill tillägga, att, då vi sälunda ha an-  
 sett, att en skrivelse vore påkallad, vi på sätt och vis för det  
 yrkande vi sälunda framställt kunna åberopa ett yttrande, som,  
 då 1910 års motion behandlades av första kammaren, föllades utav  
 en framstående högerledamot därstädes. Han sade då: »Om man  
 ser saken från sjöfolkets synpunkt, kan man visserligen ej under-  
 låta att erkänna, att det finns fall, då billigheten kräver, att en  
 sjöman bör bli fri från sitt avtal, även då gällande sjölag icke  
 ger honom juridisk rätt därtill.» Den som sade detta, var lag-  
 utskottets dåvarande ordförande, herr Trygger. Jag vill dock  
 tillägga, att han samtidigt yrkade avslag på då föreliggande  
 skrivelseförslag av den anledningen, att han i allt fall ej ansåg  
 det vara nödvändigt att ändra lagen, emedan, som han förmenade,  
 några faktiska olägenheter ej hade förekommit med den avfattning  
 som lagen för närvarande har.

Jag skulle för övrigt också till stöd för vad här föreslagits av  
 herr Wijk och mig kunna åberopa vad en ärad sakkunnig medlem  
 av denna kammare tidigare i dag sagt. Det var herr Indebetou,

Om ändring av  
 § 82 sjölagen.  
 (Forts.)

*Om ändring av 82 § sjölagen.* som yttrade sig på följande sätt: »Om vi ej för sjöfolket göra vad vi inom rimliga gränser kunna göra, riskera vi att få svårigheter med bemanningen av våra fartyg, man riskerar, att sjöfolket ger sig i annan tjänst eller söker sig utomlands.» Ungefär så föll herr Indebetous ord under en av de debatter, som här förts i kväll.

(Forts.)

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den av mig och herr Wijk vid utskottsutlåtandet fogade reservationen.

Vidare yttrade:

Herr Sävström: Då den av herr Lindley m. fl. avgivna reservationen i sak överensstämmer med den reservation, som är avgiven av herrar Lyberg och Wijk, vill jag för min del, för att enighet må kunna uppnås, yrka bifall till denna av herrar Lyberg och Wijk avgivna reservation.

Herr Herlitz: Herr talman, mina herrar! Inom utskottet framställdes ju detta yrkande om ett skrivelseförslag, men det blev ej föremål för någon ingående diskussion, och några bevis för att erfarenheten ådagalagt behovet av en revision av lagen i detta hänseende framkommo ej. Jag känner inte, hurvida sådana skäl verkligen föreligga, men det förefaller mig något egendomligt, att på grund av en motion, som endast mycket lösligt berör detta ämne, nu en skrivelse skulle avlätas av riksdagen, utan att man kan säga något annat än att de n. v. bestämmelserna i lagen äro sådana, att man kan tänka sig, att av dem skulle kunna uppstå olägenheter. Det har inte visats, ej ens uppgivits, att den nuvarande avtalsfriheten blivit av redarna missbrukad till att framtvunga oskäligt långa hyresavtal. Jag vågar naturligtvis ej förneka, att sådana olägenheter förekommit, jag vågar inte heller förneka, att möjligen bevis därom kan ha förelagts 1910 års riksdag, vars förhandlingar jag nyss hörde åberopas, men jag måste fastslå, att några sådana bevis hittills ej framlagts för detta års riksdag. Jag yrkar därför avslag på skrivelseförslaget och bifall till utskottets hemställan.

Herr Ingvarson: Det är mycket möjligt, att några sådana skäl eller bevis, som av den föregående talaren omnämndes, ej presterats inför utskottet, men inte desto mindre finns det enligt min erfarenhet åtskilliga sådana, och jag vill endast tillåta mig erinra om det bekanta förhållandet, att en arsevård del av det svenska sjöfolket ständigt överger den svenska handelsflottan och söker anställning i främmande länders handelsmariner. Ett annat, icke mindre känt förhållande är det, att det svenska sjöfolket, när det kommer ut till främmande land ombord på svenskt fartyg, ofta rymmer för att söka anställning på annat håll. Anledningarna därtill kunna vara mångahanda, men en, och kanske den icke minst väsentliga, är de anställningsförhållanden, som för närvarande sedan mycket lång tid tillbaka tillämpas i den svenska handels-

flottan. Det ligger ju i öppen dag, att när man mönstrar ombord på andra fartyg kanhända tidigt på våren och sedan ej har någon möjlighet att slippa ifrån detta fartyg förrän tidigast sent på hösten eller rent av på nyår eller mången gång till och med efter nyår eller kanhända först, efter att fartyget uppehållit sig ifrämmande farvatten bortåt två, tre år, ehuru man under mellantiden haft rikliga tillfällen att få bättre och förmånligare anställning på andra fartyg, det är tämligen klart, säger jag att man blir missnöjd med dylika förhållanden och rymmer för att på det sättet skaffa sig bättre villkor på ett annat fartyg eller också reser direkt ut till ett annat land för att där få en bättre anställning.

Om ändring av  
§ 82 sjölagen.  
(Forts.)

Jag vet, att i debatten angående denna fråga har påpekats, att i vissa andra handelsflottor, speciellt i Englands, förekommer rätt för sjöfolket att lämna fartyget, så fort det kommit till hamn och förtöjt vid kajen. Men man har mot detta påvisat, att det kan möjligen gå för sig i England på grund av den stora tillgången där på sjöfolk, men att det skulle stöta på svårigheter här i landet.

Min erfarenhet går emellertid ej i denna riktning. Jag har den uppfattningen, att de svårigheter, som i detta hänseende skulle resa sig, äro skäligen minimala, och att det tvärt om skulle bidra till att hålla kvar sjöfolket, därest detta hade möjlighet att under seglationsåret, t. ex. en gång på sommaren, om de så skulle önska, vinna annan anställning, som av en eller annan anledning tilltalar dem mera. Att detta skulle på ena eller andra sättet försvåra anskaffandet av folk eller vara till hinders för handelsflottans verksamhet, är någonting, som all erfarenhet, bland sjöfolk åtminstone, talar emot.

Nu har motionären här, liksom de inom utskottet, som delat hans uppfattning, nöjt sig med att hemställa om en skrivelse till regeringen med begäran om utredning, och då jag har den uppfattningen, att frågan på det sättet kommer att bliva allsidigt belyst och både fördelar och nackdelar bli framhållna, skall jag ej heller göra något annat yrkande än om bifall till detta förslag om skrivelse, och jag skall gärna förena mig med det yrkande herr Lyberg framställt. Men jag kan inte underlåta att till sist ändå betona den stora önskvärheten av att en sådan utredning måtte kunna verkställas så fort som möjligt för att inom en nära framtid leda till positivt resultat, som blir till gagn för sjöfolket och säkert också till gagn för hela den svenska handelsflottan.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen framställde propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på avslag därå och bifall i stället till den av herrar Lyberg och Wijk avgivna, vid utlåtandet fogade reservationen; och fattade kammaren beslut i överensstämmelse med sistnämnda proposition.

## § 6.

Vidare föredrogs andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 7, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning i fråga om landsbygdens befriande från vissa av städernas privilegier härflytande bördor; och blev utskottets i detta utlåtande gjorda hemställan av kammaren bifallen.

## § 7.

*Ang. försäljning av områden från kungsladugården Skälby.*

Slutligen upptogs till behandling jordbruksutskottets utlåtande, nr 117, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av områden från kungsladugården Skälby med Värnsnäs i Kalmar län jämte tvenne i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen den 20 juni 1914 avlåten, till jordbruksutskottets förberedande granskning hänvisad proposition, nr 181, hade Kungl. Maj:t under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag föreslagit riksdagen medgiva,

dels att ett i statsrådsprotokollet angivet, till kungsladugården Skälby om 5 mantal i Kalmar socken med utjorden Värnsnäs i Kläckeberga socken av Kalmar län hörande område om 7 hektar 42,6 ar av torpen Nymåla och Brotorp finge till Kalmar nya järnvägsaktiebolag försälas mot en köpeskillning, som skulle bestämmas enligt förordningen den 14 april 1866 angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov, men ej finge understiga ett belopp av 3,000 kronor för hektar, och under villkor i övrigt:

att köpeskillingen skulle erläggas vid tillträdet och av bolaget inbetalas till Kungl. Maj:ts befallningshavande i länet; samt

att bolaget skulle ensamt vidkännas de med områdets avskiljande samt med köpet och lagfart därå förenade kostnader;

dels ock att till samma egendom hörande torplägenheten Perstorp med i statsrådsprotokollet angivet område samt de i samma protokoll omförmälda, med nr 1—24 betecknade tomter å torpen Nymåla och Brotorp med tillägg av gatumark, på sätt uppskattningsmännen föreslagit, finge från ifrågavarande egendom var för sig upplåtas enligt kungörelsen den 17 oktober 1913 angående grunder för upplåtande av egnahemslägenheter från vissa kronoegendomer och med iakttagande av de i kungl. brevet till domänstyrelsen samma dag meddelade närmare bestämmelser i fråga om tillämpningen av berörda grunder samt med skyldighet för innehavare av tomt, som erhållit del av gata, att upplåta densamma till allmänt begagnande såsom sådan.

I detta sammanhang hade utskottet till behandling förehaft tvenne inom riksdgen väckta motioner, nämligen

nr 92 i första kammaren av herr *P. V. Olsson*, i vilken hemställdes, att riksdagen i anledning av förenämnda proposition ville medgiva att i överensstämmelse med vederbörande uppskattningsmäns hemställan ett kungsladugården Skälby i Kalmar län tillhörigt område, å av distriktslantmätaren *J. Gezelius* år 1911 upprättad karta omfattande ägofigurerna nr 356, 378—392, 436—443, 447, 451, 453—

462, 491—494 samt delar av nr 377, 435, 448, 450 och 483, finge till Kalmar stad försäljas mot ett pris av 52,921 kronor samt att samma kungsladugård tillhöriga å samma karta med nr IX—XI och XIII—XVII angivna områden finge till nuvarande innehavare försäljas mot av Kungl. Maj:ts befallningshavande för samma områden föreslaget pris; samt

Ang. försäljning av områden från kungsladugården Skälby.  
(Forts.)

nr 241 i andra kammaren av herr *Magnusson* i Kalmar, vilken hemställt, att riksdagen måtte bifalla Kalmar stads framställning om inköp av den del av Tallhagen under kungsladugården Skälby, som begärdes i skrivelser av den 30 december 1912 och 12 september 1913, med undantag av torpet Brändtorpet, och med villkor att hela området användes till folkpark, samt vidare, att samma kungsladugård tillhöriga torpen Brändtorpet och Svensknabben måtte av nuvarande innehavarna få friköpas och att den försäljningssumma, som av uppskattningsmännen åsatts nämnda torp, nedsattes med 25 procent å Brändtorpet och 20 procent å Svensknabben.

Utskottets hemställen innefattade, att riksdagen måtte

I. bifalla Kungl. Maj:ts förevarande proposition; och

II. i anledning av herrar *Olssons* och *Magnussons* förevarande motioner i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning enligt angivna grunder av frågan om försäljning till Kalmar stad av visst område av den s. k. Tallhagen och om dispositionen i sammanhang därmed av vissa å sagda område belägna torp- och villalägenheter samt därefter för riksdagen framlägga fullständigt förslag i ärendet, innefattande jämväl förslag till uppgörelse med Kalmar stad och vederbörande lägenhetsinnehavare.

Mot utskottets hemställen i *punkten II* hade reservation avgivits av herrar *Linders*, *Hamilton* och *Ingeström*.

*Punkten I.*

Utskottets hemställen bifölls.

Härpå föredrogs *punkten II*. Därvid yttrade:

Herr *Magnusson* i Kalmar: Herr talman! I föreliggande utskottsutlåtande har utskottet yrkat på ett skrivesförslag till regeringen i denna fråga. Innan kammaren går att besluta — såsom jag hoppas och förmodar — i enlighet med utskottets förslag, skall jag be att få säga några ord.

Förhållandet är nämligen, att Kalmar stad gjort framställning till regeringen att få inköpa ett visst område — ett skogsområde, benämnt Tallhagen — liggande straxt utanför Kalmar stad och tillhörande kungsladugården Skälby. Här har Kalmar stads befolkning under årtal haft — så att säga — sin vistelse sommar-

Ang. försäljning av området från kungsladugården Skälby.  
(Forts.)

tid under vackra sommardagar för att få litet rekreation och idka friluftsliv. Nu är det här ett förhållande, som enligt min uppfattning omöjliggjort för Kalmar stad att för närvarande få köpa detta område. Det är nämligen så, att åtskilliga privatpersoner byggt villor på området och därigenom gjort frågan mera svårlost. På kartan här synes, var dessa villor äro belägna, nämligen vid stranden på den vackraste delen av området. Det är också egendomligt att se på vad sätt dessa villaägare kommit i besittning av detta villaområde. Jag vet icke huru långt enskilda personers eller arrendatorers rätt att handha statens jordegendomar sträcker sig, men i detta fall synes det mig vara egendomligt, att andra under arrendetiden å en kronoegendom kunna — så att säga — utan medgivande av någon myndighet få inhägna vissa områden och där uppföra byggnader. Jag vill villigt medgiva — det framgår för övrigt av uppskattningsnämndens protokoll — att dessa villaägare fått tillstånd, de flesta av domänstyrelsen att få besitta dessa områden, och en av dem utav Kungl. Maj:t i skrivelse den 22 december 1904, vari han erhållit tillåtelse att fortfarande få besitta området. Det är dessa omständigheter, som inom Kalmar stad och bland dess befolkning väckt ett ganska stort uppseende, då man sett, att folk på detta sätt kunna få slå sig ned på kronans jordegendom utan att ha medgivits rätt därtill och sedan uppfört åt sig hus och fått tillåtelse att fortfarande vara kvar där. Om det icke varit så att dessa villaägare slagit sig ned på detta stora område, är jag absolut övertygad, att icke regeringen skulle avslagit Kalmar stads framställning att få inköpa ifrågavarande skogsområde.

Jag skall be att få citera några ord, som skola belysa, vad man påstår gent emot villaägarnas rättsliga anspråk till dessa områden. De äro hämtade ur tidningen Barometern, utgiven i Kalmar, och där heter det bland annat: »Villorna ha ej på vanligt sätt utarrenderats av kronan för viss tid. Tvärtom gäller arrenderätten endast *tillsvidare*, och i det ena av de båda angivna fallen har domänstyrelsen beviljat denna arrenderätt »tillsvidare» först efter ett föregående avslag. Som ett ytterligare bevis på lösligheten av denna arrenderätt må ävenså anföras, att den ene av innehavarna till dessa lägenheter förklarar sig villig att »även före nu löpande arrendeperiods utgång, om sådant från kronans sida påfordras, bortföra villan och till kronan återlämna det upplåtna området». Rörande den andra har kronan själv uppsatt samma villkor. Och i båda fallen har uttryckligen betonats, att för bortflyttningen och bortförandet av byggnader m. m. kan intet som helst vederlag påräknas samt att områdena skola när bortflyttning sker återställas i förut befintligt skick.»

Nu fordra dessa villaägare, att man skall taga hänsyn till deras krav, då det gäller för Kalmar stads vidkommande att få köpa detta område. Jag nekar icke till att man bör taga rättvislig hänsyn till dem, men jag frågar: Vilken hänsyn skulle staten själv ha tagit till dessa villaägares krav, i händelse staten själv

behövde använda detta område? Jag skall be att få erinra om att för några år sedan hade det ifrågasatts, att en regementsförläggning skulle hava skett till Kalmar, nämligen av Kalmar regemente, och då var det avsett, att just dessa områden skulle tagas i bruk därför. Om nu detta blivit en verklighet och staten behövt detta område, skulle staten då tagit någon hänsyn till dessa villaägare med avseende på de kostnader, som de nedlagt på detta område, där de byggt på denna ofria grund — såsom de i själva verket gjort? Jag vill påstå, att det skulle vara ganska betänkligt för staten, i fall man skulle giva prejudikat genom att här taga hänsyn till vissa förhållanden, som tillkommit på sådant sätt som här är fallet.

Uppskattningsmännen ha, bland annat, föreslagit, att dessa villaägare skulle få friköpa sig, men avstyrkt detta beträffande exempelvis åtskilliga torparens friköp av sina lägenheter, torpare, som nedlagt livslångt arbete på sina torp, vilka de för övrigt innehåft en lång tid — en utav dessa torpare i 23 år och torpet har varit i hans släkt i 66 år och en annan av torparna har innehåft sitt torp i 13 år. Man kan då förstå, vilket arbete dessa nedlagt på sina jordbitar; men det oaktat ha uppskattningsmännen avstyrkt dessas friköpande. Och vad gäller värderingen, ha uppskattningsmännen värderat torparnas jord till 1,500 och 2,500 kr. pr hektar. Men villaägarnas jord uppskattas endast till mellan 600 och 800 kr. pr hektar. För torparna, som nedlagt — såsom förut nämnts — ett oerhört arbete på sina jordbitar, har satts ett avsevärt högt pris, när det gäller för dem att kunna friköpa sig. Men villaägarna har man gått tillmötes genom att värdera deras mark endast till 800 kronor pr hektar och genom att tillstyrka deras framställning om friköp. Nu vill jag visserligen erkänna, att Kungl. Maj:ts proposition icke gått på denna linje, utan innefattar avslag såväl på villaägarnas som Kalmar stads begäran.

Dessa villaägare ha för övrigt i arrende för de områden de besittit och ännu besitta, att betala tio à tjugufem kr. årligen. Vart detta tager vägen, till arrendatorn eller Kronan, det är för mig obekant. Det är i alla fall ett ganska lågt arrende för sådana stora jordområden, som de här ha inhägnade. Nu säger utskottet bland annat: »Givetvis måste det anses av synnerlig vikt att, då det såsom här gäller att utlägga ett område för ett allmännyttigt ändamål, såväl områdets storlek och form som gränserna för detsamma så avvägas, att skäliga anspråk på utrymme och trevnad bliva behörigen tillgodosedda. Å andra sidan synes emellertid vid bedömandet av förevarande fråga behörig hänsyn jämväl böra tagas till de villa- och torplägenhetsinnehavare, vilkas rätt beröres av den ifrågasatta försäljningen till Kalmar stad.» Utskottet såväl som i det stora hela taget samtliga myndigheter, vilka hörts i ärendet, ha sympatiserat med den tanke, som Kalmar stad har för avsikt att förverkliga i händelse staden får köpa detta skogsområde Tallhagen, nämligen att där förlägga en folkpark och därigenom fortfarande möjliggöra för befolkningen att kunna ut-

*Ang. försäljning av områden från kungsladugården Skälby.*

(Forts.)

Ang. försälj-  
ning av områ-  
den från  
kungsladugår-  
den Skälby.  
(Forts.)

nyttja densamma. Men det är nödvändigt, att man så att säga även får strandrätt på strandområdet. Det är nämligen för närvarande nästan omöjligt att kunna sjöledes komma in till detta skogsområde, enär nästan hela området är inhägnat åt detta håll och stängsel draget långt ut i sjön. Jag vet, att särskilt en torpare uttalat sin förvåning över att man stängslat så långt ut i sjön, då enligt hans uppfattning det skulle vara ganska farligt i händelse en ellsolycka skulle inträffa; och stängsel skulle för- anleda dessutom besvärligheter vid andra tillfällen. Nu synes här som om åtminstone beträffande Kalmar stads anspråk inga myndigheter äro däremot, och som om striderna endast stode om formerna. Nu gäller det en förnyad utredning, huruvida i första hand man skall beakta statens eller stadens intressen eller man skall beakta dessa privata villaägares intressen. För min del anser jag, att den utredning, som, hoppas jag, skall bli en följd av riksdagens beslut, må gå i den riktningen, att man får den lagd så, att därigenom statens och Kalmar stads vederbörliga intressen bli i första hand tillgodosedda, men även så att de å kungsladugården Skälby boende torparens intressen tillgodoses. Jag anser, att det inte är rätt, att ett helt samhälles utveckling och trevnad skall stå tillbaka för några enskilda privata personers ooberättigade anspråk. Jag skall be att få erinra om, att jag härvidlag har ett ganska starkt stöd i kalmarbornas uppfattning om denna sak. I övrigt vill jag meddela, att ett antal opinionslistor ha cirkulerat och att blott under fyra dagar på dessa listor ha antecknat sig icke mindre än 1921 personer, därav 1411 män och 510 kvinnor; alla undertecknarna äro till myndig ålder komna, i Kalmar bosatta personer. Jag skall även taga mig friheten att föredraga en del av vad denna opinionslista innehåller, vilken för övrigt bestyrker vad jag här varit i tillfälle att meddela. Det heter sålunda: »opinionsyttringen måste betecknas som storartad. Man må besinna, att endast fyra hela dagar stått till förfogande, att underskrivandet skett under en årstid, då en stor del kalmarbor befunnit sig borta från staden, samt att på vissa håll man ej haft klart för sig, att kvinnor fått vara bland undertecknarna.

Hade listorna varit ute under annan årstid, och hade man vagat anslå t. ex. 14 dagar till deras cirkulerande, skulle långt flera namn erhållits. Säkerligen är det icke för mycket att antaga, att i så fall mer än 90 procent av alla myndiga kalmarbor skulle ha ytt- rat samma mening, som nu uttalats genom opinionslistorna. Att det är en verklig samhällsmening, som dessa visa, är emellertid visst. Och djupt skulle man allmänt i Kalmar beklaga, om riksdagen skulle ställa sig avvisande vis-à-vis Tallhagens försäljning till Kalmar stad.» Det är sålunda ett allmänt intresse, som här skulle tillgodoses, och i förhoppning om, att i en kommande utredning vederbörligt beaktande även kommer att ägnas de under ifråga- varande kronoegendom lydande torplägenheter, skall jag, herr tal- man, be att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Linders: Herr talman! Jämte två andra av utskottets ledamöter har jag vid denna punkt reserverat mig mot utskottets hemställan. Vi reserverar ha nämligen ansett, att utskottet icke haft skäl att här frånträda Kungl. Maj:ts förslag. De angelägenheter, varom här är fråga skulle, enligt vår mening, bli alldeles förträffligt ordnade genom Kungl. Maj:ts förslag. Nu vill jag icke på denna sena timma uppriva någon längre debatt i denna fråga, utan jag har med detta endast velat giva en förklaring samtidigt med att jag yrkar bifall till vår reservation, d. v. s. avslag å utskottets hemställan i denna punkt, vilket i sig betyder rent bifall till Kungl. Maj:ts framställning.

*Ang. försäljning av området från kungsladugården Skälby.*  
(Forts.)

Herr Ekerot: Herr talman! Då den siste ärade talaren inskränkte sitt yttrande till endast några få ord, skall jag lika kortfattat här endast be att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Jag kan icke inse annat, än att utskottet har sökt att gå den väg, som utskottet liksom riksdagen bör gå. Här föreligger en begäran från Kalmar stad att för allmännyttigt ändamål få förvärva ett område, som är statens och som på grund av den ringa skogsväxt, som därå förekommer, är av bra liten betydelse, och villkoret för att staden skall kunna göra något av området i fråga är just, att det kan av staden förvärfvas med äganderätt. Detta är således utgångspunkten för Kalmar stads uppfattning i detta fall.

Beträffande denna fråga har tvenne motioner blivit väckta. I den ena av dessa motioner har begärts, att torparna skola få friköpa sina lägenheter, i den andra, att villaägarna skola få friköpa sina områden. Den föregående talaren, herr Magnusson, har nu i sitt anförande framhållit det berättigade i att torparna skulle få köpa sina områden, under det han framhöll det oberättigade i att villaägarna skulle friköpa sina tomter. Utskottet har icke delat denna herr Magnussons uppfattning, utan anser, att frågan bör utredas och att denna utredning bör omfatta icke blott torparna och stadens anspråk, utan även villaägarnas, och att ärendet därefter framläggas i sådant skick, att riksdagen kan bli i tillfälle att taga ställning till detsamma.

Jag ber att med dessa ord få yrka bifall till utskottets förslag och uttalar den förhoppning att den utredning, som här skall företagas, må komma att bli så allsidig, att ärendet därefter föreligger i sådant skick att utskottet kan taga ställning till detsamma, vilket utskottet nu icke kunnat göra.

Herr Lundell: Herr talman, mina herrar! På grund av kungl. domänstyrelsens hemställan, att nu ifrågavarande område icke måtte försälas, utan upplåtas på arrende, har jag även ansett, att det fanns möjlighet för att den önskan skulle kunna förverkligas att området finge upplåtas såsom folkpark även genom ett arrende. Senare har jag emellertid funnit, att

Ang. försälj-  
ning av områ-  
den från  
kungsladugår-  
den Skälby.  
(Forts.)

opinionen i Kalmar stad är alldeles emot ett sådant arrangemang och att det för staten bleve mycket förlustbringande att utarrendera området i stället för att försälja det. Området består, som här blivit sagt, av dålig skogsmark, och för det belopp, som är ifrågasatt att staden skall betala för detta område, skulle staten kunna köpa skogsmark till 6 å 10 gånger så stor areal som det nu ifrågavarande området, och detta nyinköpta område skulle då kunna producera 6 å 10 gånger så mycket mera värdefull skog än som Tallhagen nu lämnar. Domänstyrelsen har lika litet som Kungl. Maj:t motiverat sitt avslagsyrkande i fråga om stadens begäran att få inköpa jorden, och jag vågar tro, att Kungl. Maj:t icke har något emot att utskottets förslag bifalles. Det gäller att få en fullständig utredning i fråga om de olika intressena i detta fall. Man måste noga taga i betraktande, att villaägarna i god tro och efter löfte där slagit sig ned och att de kunna ha berättigade anspråk på en reel behandling. Sådana områden, som villaägarna innehava, och vilka äro *nödvändiga* för att en ändamålsenlig folkpark skall kunna åstadkommas, böra villaägarna avtråda, men å andra sidan är det orimligt att fordra, att de skulle bortflytta sina hus och villor och lämna sina trädgårdsanläggningar, som de med stora kostnader åstadkommit utan att trängande behov förefinnes. Man får skipa rättvisa både åt ena och andra hållet, och det tror jag genom utskottets förslag kan åstadkommas.

Jag skall icke upptaga tiden längre i denna sena timma, utan skall be att få yrka bifall till utskottets förslag med det bestämda uttalande, som jag fått mig meddelat från Kalmar stad, att om riksdagen avskär möjligheten för staden att *inköpa* området till folkpark, så är saken omöjliggjord och det goda ändamålet kan icke förverkligas genom utsikt till arrende. Jag vill också påpeka, att det skulle vara alldeles enastående, om stadens begäran att få inköpa detta område till sitt fulla värde och mer till skulle vägras, då staten nu använder detsamma endast till skogsproduktion och köpeskillingen utgör mångdubbelt mera, än vad området nu i statens hand är värt. Jag tror icke, att riksdagen bör avslå en sådan begäran, då däri genom möjliggöres för staten att inköpa ett annat större område för skogsproduktion, som ger minst sex gånger större avkastning än detta område.

Jag ber således att få yrka bifall till utskottets förslag.

Chefen för jordbruksdepartementet, herr statsrådet friherre Beck-Friis: Herr talman, mina herrar! Utav den diskussion, som här är förd och av det utlåtande, som utskottet avgivit, torde framgå, att det är ett högst ovanligt förhållande med denna gård. När den skulle värderas i och för förnyad utarrendering till år 1915, framställdes begäran om försäljning av åtskilliga delar av gården. Först och främst önskade torparna förvärva

sina torp, vidare önskade Kalmar nya järnvägsaktiebolag förvärva en del för utvidgning av sitt stationsområde, Kalmar stad önskade en del av Tallhagen till folkpark och slutligen önskade där boende villaägare att få lösa sina tomter. Ovanligt nog blevo värderingsmännen oense redan när de skulle bedöma denna fråga, så att det föreligger icke något enigt förslag från dem; och av de myndigheter som uttalat sig har ingen enda tillstyrkt, vad den föregående hemställt. Det är endast i fråga om ett litet torp, som heter Perstorp, vilket ligger tämligen långt borta från gården samt det område, som skulle upplåtas till järnvägsbolaget, om vilkas försäljning man varit enig, om allt det övriga ha åsikterna varit olika.

Under sådana förhållanden är det väl alldeles givet, att jag icke kunnat tillstyrka Kungl. Maj:t att föreslå till försäljning mer än vad som är upptaget under punkt 1 i utskottets betänkande och som redan av kammaren beslutats.

Två motioner hava väckts, båda av kalmariter, men dessa motioner gå i alldeles olika riktningar och sålunda råda även där skilda meningar.

Jag skulle naturligtvis helst ha sett, att Kungl. Maj:ts förslag blivit godkänt av riksdagen, men jag har naturligtvis icke något emot, om på grund av den skrivelse, som utskottet föreslagit och som första kammaren redan beslutat, en förnyad utredning i enlighet med riksdagens önskan kommer till stånd och som då även kommer att omfatta den del, som nu icke är föreslagen till försäljning. Men då skulle jag bra gärna vilja be herrar kalmarbor att försöka komma fram med ett förslag, om vad verkliga Kalmar stad vill ha av Skälby. Det synes av de handlingar, som föreligga, att Skälby redan flera gånger har fått lämna mark till Kalmar stad för olika ändamål. Nu begär Kalmar stad en del av Tallhagen till folkpark, men värderingsmännen ha sagt, att torpet Olstorp vilja de icke föreslå till försäljning, därför att denna lägenhet behöver Kalmar stad för utvidgning av sin kyrkogård. I den delen är det antagligen givet, att staden framdeles kommer med ett helt och hållet nytt krav. Om nu kammaren finner lämpligt att besluta en förnyad utredning av denna fråga, så hoppas jag, att Kalmar stad också beräknar och meddelar vad den behöver av denna gårdens mark för stadens utveckling, så att denna fråga kan bli fullt klargjord, innan den nästa gång kommer fram för riksdagen.

*Ang. försäljning av området från kungsladugården Skälby.*  
(Forts.)

Herr Magnusson i Kalmar: Herr talman! Jag tror att herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet i viss mån har missuppfattat Kalmar stads begäran att få köpa detta Tallhagsområde. I de andra fall, där det varit fråga om inköp av mark från Skälbygården, har denna mark legat åt ett helt annat håll, d. v. s. i andra utkanten av egendomen, och markinköpet har då gjorts för järnvägsändamål. Denna Tallhagen

Ang. försälj-  
ning av områ-  
den från  
kungsladugån-  
den Skälby.  
(Forts.)

ligger i helt motsatt riktning och är endast avsedd till folkpark. Kalmar stad har i två särskilda skrivelser av den 30 december 1912 och den 12 september 1913 framställt sina tydliga önskemål i vad det gäller ifrågavarande köp. Vad sedan beträffar, att uppskattningsmännen framhålla Kalmar stads behov av en torplägenhet för utvidgning av sin kyrkogård, så vill jag icke yttra mig därom, men så pass mycket tror jag mig kunna säga, att icke har Kalmar stad för avsikt att nu i detta sammanhang ingå med en sådan begäran, enär det icke är mer än ett par år sedan denna kyrkogård nyanlades och densamma är mycket stor till sitt omfång. Jag tror därför, att Kalmar stads behov av denna torplägenhet för utvidgning av kyrkogården icke behöves på många år, och den frågan har ju icke något sammanhang med frågan om inköpet av Tallhagen.

För övrigt kan jag dela den uppfattning, som herr statsrådet här gav uttryck åt, att man bör precisera vad man önskar, och det tror jag också, att kalmarborna villigt äro med om, och de hoppas och vänta, att från herr statsrådets sida skall visas samma tillmötesgående som förut och att saken skall prövas på vederbörligt sätt, och i denna förhoppning ber jag även att få instämma.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad samt herr talmannen givit propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på avslag å såväl berörda hemställan som de i ämnet väckta motionerna, biföll kammaren utskottets hemställan.

## § 8.

Upplästes och lades till handlingarna följande till kammaren inkomna protokoll:

Protokoll, hållet vid sammanträde med herr talmannen i riksdagens andra kammare och de kammarens ledamöter, vilka blivit utsedda att jämte herr talmannen tillsätta kammarens kanslipersonal och vaktbetjäning, den 4 augusti 1914.

Sekreteraren anmälde, att av de hos kammaren anställda notarierna följande blivit inkallade till militär tjänstgöring, nämligen: S. G. Junker, I. Arnoldsson, L. Norrman, G. A. K. Dahlén och E. Bergendahl från och med denna dag samt C. O. H. Humble från och med den 7 i denna månad.

I anledning härav beslöto herrar deputerade att uppdraga åt notarierna hos kammaren S. Norrman och E. Elfner samt kanslisterna hos kammaren A. T. N. Gabrielsson och P. Sterne att tillsvidare var för sig jämte förutvarande befattning uppehålla en notarietjänst hos kammaren, Elfner, Gabrielsson och Sterne från och med den 5 samt S. Norrman från och med den 7 innevarande augusti.

Vidare anmälde sekreteraren, att kanslisten hos kammaren N. J. Bagge och vaktmästaren hos kammaren C. J. F. Svensson likaledes inkallats till militär tjänstgöring, Bagge från och med den 7 denes samt Svensson från och med nästlidne dag. Sistberörda anmälan funno herrar deputerade böra till protokollet antecknas, men för närvarande icke föranleda någon deputerades åtgärd.

Som ovan  
In fidem  
*Per Cronvall.*

### § 9.

Angående följande nya motioner, nämligen av:

herr *Hamrin motion*, nr 262, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 242, med förslag till förordning angående försäljning av alkoholhaltiga drycker m. m.; och

herr *Palmstierna m. fl. motion*, nr 263, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 254, med förslag till förordning angående statsmonopol å tobakstillverkningen i riket samt förordning om vad iakttagas skall i avseende å införande av statsmonopol å tobakstillverkningen m. m.

Nämnda motioner bordlades på begäran.

### § 10.

Till bordläggning anmäldes:

konstitutionsutskottets utlåtande, nr 15, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse av §§ 4, 5, 6 och 15 regeringsformen, §§ 6, 10, 20, 32, 33, 38 och 43 riksdagsordningen samt 1 § 4:o tryckfrihetsförordningen;

statsutskottets utlåtanden:

nr 5, angående utgifterna under riksstatens femte huvudtitel, avdelningen: handeln;

nr 69, i anledning av Kungl. Maj:ts under punkt 10 av sjätte huvudtiteln i statsverkspropositionen gjorda framställning om höjande av förslagsanslaget till anstalter för bildbara sinnesslöa jämte i ämnet väckta motioner;

nr 70, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående omorganisation av Chalmers tekniska läroanstalt m. m.;

nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande av en byggnad för vaktmästarbostäder vid naturhistoriska riksmuseets nybyggnad å Djurgårds-Frescati;

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understödjande av skididrotten bland ungdomen;

nr 73, i anledning av väckt motion om ändring i lönestaten för vissa vaktmästare vid kungl. biblioteket;

*Andra kammarens protokoll vid senare riksdagen 1914. Nr 55. 6*

nr 74, i anledning av väckt motion om anslag till anordnande av strandskoningar å Visingsö;

nr 75, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för påbörjande av anläggningar i Nyköping för trafikutbyte mellan statsbanan Järna—Nyköping—Norrköping, å ena, samt Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg, å andra sidan, m. m.; och

nr 76, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande av direkt telefonförbindelse mellan Sverige och Tyskland; jordbruksutskottets utlåtande, nr 118, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ersättning till landsting och vissa städer samt hushållningssällskap för till statsverket indragna brännvinsförsäljningsmedel jämte en i ämnet väckt motion; samt

andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtande, nr 8, i anledning av herr Månssons motion nr 172 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utarbetande av förslag till nästkommande fredskonferens om bildande av en internationell exekutiv makt till förhindrande av krigsutbrott m. m.

### § 11.

Justerades protokollsutdrag.

### § 12.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr Nilsson i Bonarp	under 6 dagar fr. o. m. den 7 aug.,				
» Eurén	» 2 » » » 7 »				
» Osberg	» 5 » » » 7 »				
» Svensson i Eskilstuna	» 2 » » » 6 »				
» Pettersson i Bjälbo	» 3 » » » 6 »				
» Enderstedt	» 4 » » » 8 »				
» Indebetou	» 3 » » » 6 »				
» Jespersson	» 3 » » » 6 »				och
» Persson i Malmö	» 8 » » » 7 »				

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 12,28 på natten.

In fidem  
Per Cronvall.