RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1901. Andra Kammaren. N:o 24.

Lördagen den 20 april.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades de i kammarens sammanträde den 13 innevarande månad förda protokoll.

§ 2.

Föredrogos, men blefvo åter bordlagda, sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande n:o 2 samt lagutskottets utlåtanden n:is 40 och 41.

§ 3.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror.

Till afgörande förelåg särskilda utskottets n:o 2 utlåtande, n:o 6, i anledning af väckta motioner angående skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om åstadkommande af bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror.

Särskilda utskottet hade fått till sig hänvisade två inom Andra Kammaren väckta motioner, n:is 8 och 15, i hvilka ifrågasatts skrifvelse till Kongl. Maj:t i hufvudsakligt syfte att åstadkomma bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror.

Den förra af dessa motioner, hvilken afgifvits af herr *J. A. Kinnman,* slutade med hemställan, att Riksdagen ville hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta föreskrifva bestämmelser angående säkerhetsåtgärder å fartyg, särskildt beträffande

användande af kondemnerade fartyg,
fartygs nedlastning,
däckslasters höjd och fastgörande,
lifbergnings- och eldsläckningsredskap,
undersökning och profning af ångpannor och ångrör,
undersökning af signallanternor och sättet för deras fästande,
kompetens för befälhafvare i inrikes fart,
bemanning och tjenstetid i inrikes fart och kustfart,

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

ansvar för vårdslöshet eller oredighet genom förtärande af starka drycker vid utöfvande af magtpåliggande befattning å fartyg i inrikes fart,

utrustning med medikaments- och förbandsartiklar,

ventilation af besättningsrum, och

inspektion af fartyg,

samt till Riksdagen föreslå de ändringar i allmän lag och sjölag, som härför erfordras.

I motionen n:o 15 hemstälde herr *E. Smith,* att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t måtte begära, det täcktes Kongl. Maj:t låta utarbeta och för Riksdagen framlägga förslag till lag angående

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

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

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

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

besigtning och profning af lastångares ångpannor, samt

dessutom förslag till sådana ändringar i nu gällande sjölag, som orsakas af de här ofvan begärda nya lagarne.

Utskottet hemstälde:

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

2:o) att herr Kinnmans förenämnda motion i öfrigt icke må af Riksdagen bifallas; samt

3:o) att ej heller herr Smiths ifrågavarande motion uti öfriga delar må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Vid utlåtandet hade fogats reservationer:

af herrar *Widén, Öhngren* och *Johansson* i Möllstorp, hvilka ansett,

att Riksdagen måtte i skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande jemväl *dels* i hvad mån fullstän-

digare föreskrifter än de nu gällande må kunna meddelas i fråga om fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt med medikaments- och förbandsartiklar, *och dels* huruvida och på hvilket sätt, till ernående af mera tillfredsställande kontroll å fartygs sjöduglighet, besigtningar må kunna anordnas äfven å andra fartyg än passagerareångfartyg,

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

samt att punkterna 2:o) och 3:o) i utskottets utlåtande, deri hemställes, att herrar Smiths och Kinnmans motioner måtte i öfriga delar icke bifallas, ändras i öfverensstämmelse härmed;

af herr *Wallenberg,* som ansett utskottet hafva bort i punkten 1:o) hemställa,

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

af herrar *Lundgren* och *Ödman* emot viss del af motiveringen.

Sedan *punkten 1* blifvit föredragen, anförde:

Herr Smith: Herr talman, mina herrar! I fråga om de af herr Kinnman och mig afgifna motionerna angående förbättrad lagstiftning rörande sjöfarten har utskottet blott velat vara med om en ringa del af hvad i dem föreslås, nemligen i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas dels till förebyggande deraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, dels ock i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör. Jag ber att till en början något få beröra hvad utskottet säger i sitt utlåtande, innan jag öfvergår till att tala om ämnet i öfrigt.

Utskottet börjar med att omnämna, huruledes i England, innan en dylik lag der infördes, en snarliknande strid blifvit utkämpad som den, inför hvilken vi nu stå. Utskottet säger, att det varit mr Plimsoll, som på detta område varit den banbrytande hos verldens största sjöfartsidkande nation och som der bragt på tal åtskilliga hit hörande spörsmål, såsom bland annat angående åtgärder i afseende på fartygs behöriga bemanning, förbud mot eller inskränkning i rätten att föra däckslast, bestämmande af viss lastlinie, hvaröfver fartyg ej skulle få nedlastas, samt obligatorisk

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

årlig besigtning af fartyg. Utskottet konstaterar äfven, att i samtliga dessa ämnen lagbestämmelser numera blifvit genomförda.

Utskottet påpekar således först, att dylika lagbestämmelser *kunna* genomföras och verkligen *hafva blifvit* genomförda. Men utskottet hade då bort upplysa om, huruvida Englands sjöfart har tagit någon skada deraf, att sådana lagar der blifvit införda, eller också, om detta — såsom jag tror — icke varit fallet, hade väl utskottet bort föreslå, att dessa lagar skulle införas jemväl i vårt land, ty hvarför skulle risken vara större hos oss än hos engelsmännen. Så vidt jag vet, har sjöfarten i England icke lidit någon skada af dessa lagbestämmelser, utan tvärtom har den nog utvecklats högst betydligt, sedan de kommit till. Engelsmännen sålde sina gamla utslitna fartyg till norrmännen och till oss och skaffade sig sjelfva en tidsenlig flotta. Det är ju gifvet, att om de lagar, som i England åstadkommo denna revolution i fråga om materielen, äfven skulle tillämpas hos oss, skulle våra skeppsredares materiel nog delvis gå samma öde till mötes, d. v. s., att redarne måste realisera åtskilliga af sina dåliga fartyg, men det vore kanske svårt nog att just nu finna köpare till desamma. Det är således icke märkvärdigt, om man gör motstånd mot de ifrågasatta lagbestämmelserna.

Utskottet säger vidare, att England i fråga om lagstiftningen på detta område intager en undantagsställning. Ja, det kan man ju säga, men då det i allmänhet är flertalet, som skapar regeln, och mindretalet, som skapar undantagen, så får jag hemställa, om icke herrarne behagade anse, att England är den magt, som har uppstält en regel, efter hvilken alla andra böra foga sig, ty England eger ju mer än verldens halfva tonnage, och således höra ju de öfriga länderna, som hafva mindre tonnage, till undantagen.

I Norge har äfven — såsom utskottet också framhållit — denna fråga varit före; der tillsattes nemligen af stortinget år 1894 en kommission, som afgaf ett utlåtande år 1899, i hvilket bland annat föreslogos bestämmelser om besättningens antal i förhållande till fartygs tontal och om arbetstiden ombord. En minoritet inom samma kommission har också yrkat på fastställande af lastlinie, och äfven i fråga om däckslast föreligga olika förslag från kommissionens majoritet och minoritet.

Utskottet kommer sedan till denna frågas historik här i Sverige och erinrar dervid, hurusom här år 1877 tillsattes en komité för utarbetande af förslag till ändringar och tillägg i sjölagen i nu ifrågavarande syfte. Denna komité ansåg sig emellertid icke kunna förorda några lagbestämmelser angående vare sig lastlinie, däckslast eller allmän statskontroll i afseende å handelsfartygs sjöduglighet, men fäste deremot mycken vigt vid, att befälhafvare gjordes ansvarig för fartygs sjövärdighet och lastning. Till samma uppfattning anslöt sig den komité, som utarbetade den nu gällande sjölagen. Sedan inträdde ett längre mellanrum tills

år 1899, då herr A. Johansson i Möllstorp uti Andra Kammaren väckte en motion, som gick i samma rigtning som de af herr Kinnman och mig nu afgifna motionerna. Denna motion behandlades i Andra Kammaren den 4 maj 1899, och den gick då igenom derstädes, men föll i Första Kammaren. Derefter afgaf den s. k. handels- och sjöfartskomitén ett utlåtande i frågan, och enligt detta utlåtande har komitén icke funnit sig böra göra någon hemställan om anordnande af särskild statskontroll i afseende å fartygs sjövärdighet eller angående införande af någon tvångslagstiftning om lastlinie eller sättet för fartygs lastning, ehuru komitén vid afgifvande af förslag till lag rörande inteckning i fartyg å sid. 69 yttrat, att kontrollen å fartygs sjövärdighet m. m. vore otillfredsställande. Slutligen har också det fjerde nordiska sjöfartsmötet, som sammanträdde här i Stockholm under utställningsåret 1897, yttrat sig i samma rigtning.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Om man emellertid närmare ser efter, hvilka personer det är, som hittills haft tillfälle att yttra sig rörande behofvet af denna lagstiftning, skall man finna, att opartiskheten icke varit det förnämsta kännetecknet hos dem. Såväl de kongl. komiterade — åtminstone den största delen af dessa — som skeppsredareföreningen ha utgjorts af personer, som sjelfva varit redare och hvilka således varit ytterst partiska i saken. Jag vill nu visst icke framhålla, att det är någon dålig egenskap hos dessa, att de stridt för egna intressen. Nej, tvärtom tror jag, att det är de olika intressena, som skola balansera hvarandra i samhället, men Riksdagen bör likväl uppdraga gränsen för huru långt såväl det ena som det andra intresset får gå.

De stadganden i nu gällande sjölag, som afse förekommande af sjöolyckor, gå hufvudsakligen ut på att fastslå befälhafvarnes och redarnes ansvarighet för att fartyget såväl vid resans början som under dess fortsättning befinner sig i sjövärdigt skick. I paragraf 26 t. ex. i sjölagen uppräknas allt det, som skall iakttagas, innan resan börjas, och dertill hör fartygets utrustning och bemanning, förseende med proviant, vatten och läkemedel o. s. v., men dessa föreskrifter äro affattade i allmänna ordalag, och för resten saknas hvarje kontroll öfver huru lagen efterlefves i detta hänseende, hvilket också en af reservanterna påpekat i sin reservation. Utskottet genomgår sjölagens öfriga paragrafer och tycker sig finna bevis för att åtskilliga af dem äro bra, som de nu äro, och att således ingen ändring af dem behöfver göras.

Sedan säger utskottet: »Genomförandet af dylik lagstiftning skulle innebära en principförändring i vår sjörätt». Ansvaret för fartygets ordentliga utrustning och sjövärdighet m. m. skulle nemligen, påstår utskottet, genom införande af dessa detaljstadganden aflyftas från redarne och befälhafvarne och komma att hvila på de lagstiftande myndigheterna. Jag kan för min del icke finna, att det blir förhållandet, ty ju flera lagar det finnes, dess

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

längre tid få befälhafvarne och redarne gifvetvis egna åt tillsynen af fartygen och desto mer få de att göra. Ansvaret kommer väl icke att minskas, derför att det finnes en eller annan detaljbestämmelse, som tydligare, än hvad nu är fallet, ålägger dem att foga sig i omständigheterna.

Utskottet säger vidare: »Oförnekligt torde vara, att ett mycket godt skydd för besättningen ligger i den redare och befälhafvare nu tillkommande befogenhet att efter omständigheterna besluta i enlighet med hvad gammal erfarenhet och god sjömanssed kräfva.» Ja, jag vill erkänna, att denna sats i vissa fall är mycket rigtig, ty det händer ju, att — som utskottet säger — befälhafvarnes och redarnes egna intressen stå i öfverensstämmelse med besättningens, men det är dock icke alltid fallet, enär såväl redaren som befälhafvaren kunna finna det med sin fördel förenligt att segla med ett mindre sjövärdigt fartyg, hvilket dock är absolut stridande mot besättningens intressen.

Slutligen har utskottet tvenne uttalanden, på hvilka jag vill fästa herrarnes uppmärksamhet och hvilka innehålla, kan man säga, komitéernas nuvarande politiska och ekonomiska åskådningssätt rörande sjölagstiftningen och de föreslagna ändringarna i densamma. »Vårt lands sjöfartsnäring har länge lefvat under ganska tryckta förhållanden», säger utskottet, och till följd deraf anser utskottet, att denna näring behöfver understödjas. Detta är rigtadt till rederierna. Vidare säger utskottet: »De af motionärerna ifrågasatta lagstiftningsåtgärder äro deremot i regel af beskaffenhet, att, om desamma nu sattes i verket, de skulle i hög grad förringa möjligheterna för den svenska sjöfarten att bestå i täflan med andra länder.» Detta är sagdt för besättningens del och för dem, som ifra för en ändring i nu gällande lagstiftning. Det är ju gifvet, att dessa båda uttalanden stå i skarp strid med hvarandra.

Herr talman, mina herrar! Med hänsyn till värdet af de föremål, som för närvarande flyta på förvärfvets stora ocean, intager sjöfartsnäringen en af de förnämsta platserna. Man skulle kunna säga, att denna närings båda här berörda hufvudafdelningar, redarne å ena sidan och besättningen å den andra sidan, segla mot olika mål. Redarne hafva för närvarande vind i seglen; de segla för öppen vind, medan besättningen deremot kryssar i motvind. Men enligt bestämmelserna i sjölagen har då den, som seglar för öppen vind, skyldighet att väja för den, som kryssar sig fram i motvind. Men man kan dock icke säga, att så skett hitintills, utan snarare hafva rederierna och deras intressen hållit rak kurs på sitt mål, och besättningarna ha måst väja, så snart som de riskerat att komma i kontakt med dessas kurslinie.

Frågan om användande af kondemnerade fartyg behöfver jag icke vidröra, ty till mitt förslag härutinnan har utskottet lemnat sitt bifall. Sedan komma frågorna om lastlinie och däckslast, rörande hvilka utskottet icke velat tillstyrka införandet af några

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror (Forts.)

särskilda bestämmelser. Jag vill emellertid påpeka, att i båda dessa afsenden hafva lagbestämmelser blifvit införda i England.

Icke heller i afseende å lifbergnings- och eldsläckningsmateriel har utskottet velat införa några bestämmelser. Utskottet säger härom: Under det att sjöfolket eger både förmåga och tillfälle att kontrollera, att fartyg är i nämnda hänseenden vederbörligen utrustadt, är så i regel icke förhållandet med passagerarne. De bestämmelser, som finnas i fråga om passagerarefartyg, har utskottet emellertid icke velat taga bort, ehuru utskottet icke velat vara med om införandet af några nya bestämmelser, oaktadt det nog torde vara utskottet bekant, att sjöfolket sjelft aldrig bryr sig om att kontrollera lifräddningsmaterielens befintlighet och egenskaper.

Vidare kommer frågan om ångpannor och ångrör. Icke heller härom har utskottet velat införa några lagbestämmelser och endast tack vare herr Wallenbergs ingripande har något härom kommit att inflyta i utskottets framställning om skrifvelseförslag till Kongl. Maj:t.

Med afseende å bestämmelserna om kompetens för befälhafvare i inrikes fraktfart har utskottet heller icke framlagt något förslag, enär förslag om revision af gällande bestämmelser härom hvilar hos Kongl. Maj:t.

Icke heller har utskottet velat vara med om någon bemanningslag. Härom säger utskottet, att det ansluter sig till den af många sakkunniga vid skilda tillfällen uttalade åsigt, att det möter synnerliga svårigheter att finna någon allmängiltig norm för bestämmande af fartygs besättningsstyrka. Jag vill emellertid säga, att norrmännen redan hafva funnit en sådan norm, ty i det nya norska lagförslaget finnes tydligt angifvet, huru många man bör finnas ombord å ett fartyg af hvarje särskildt tontal.

Vidare komma vi till frågan om inspektion af fartyg. Icke heller detta har utskottet velat vara med om, utan anser bestämmelser härom öfverflödiga. Det kan emellertid vara intressant att höra hvad fullt opartiska fackmän anfört i detta hänseende. Den komité, som fått i uppdrag att utarbeta förbättrade bestämmelser i fråga om passagerareångfartyg, säger nemligen: »Härtill kommer, och detta torde vara det vigtigaste, att någon myndighet borde finnas med uppgift att följa med teknikens utveckling på ifrågavarande område och med befogenhet att i öfverensstämmelse med samma utvecklings fordringar meddela vederbörande inspektörer och genom dem besigtningsmännen tidsenliga instruktioner. Endast på sådant sätt torde besigtningsinstitutionen blifva fullt verksam. Blefve en sådan institution inrättad, skulle derigenom ock helt säkert besigtningsinstitutionen lättare än eljest kunna utvecklas att omfatta ej blott, såsom nu, passagerareångfartygen, utan äfven andra områden inom sjöfarten, något, som i allt fall icke länge torde kunna undanskjutas.» Denna komité är således, såsom herrarne finna, af en helt annan åsigt än utskottet. Men denna

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

komité, som utarbetat ifrågavarande förslag, är också tillsatt på helt annat sätt än föregående komitéer, och den har arbetat på en fullt opartisk grundval.

Jag nämnde, att utskottet icke velat vara med om vare sig årliga besigtningar, på sätt nu är föreskrifvet i afseende å passagerareångfartyg, eller om periodiska besigtningar, sådana, som jag föreslagit. Det skulle väl emellertid icke möta någon svårighet att gå med på denna sak, då ju alla ångbåtar tid efter annan måste gå in på slip för bottenstrykning, då en dylik besigtning utan särskild kostnad skulle kunna verkställas.

I den hemställan, utskottet gjort, föreslås nu slutligen, icke att Kongl. Maj:t skulle låta utarbeta ett lagförslag och sedan förelägga detta för Riksdagen, utan det hemställes endast, att Kongl. Maj:t måtte taga saken under öfvervägande och sedan stifta de lagar, Kongl. Maj:t för godt finner. Med kännedom om sammansättningen af föregående komitéer, som haft frågan om hand, tror jag icke, att ett sådant tillvägagående är lämpligt.

I slutet af utskottets betänkande förekomma reservationer först och främst af herrar Widén, Öhngren och Johansson. Jag vill här begagna tillfället att offentligen frambära min tacksamhet till dessa herrar, utan hvilkas åtgöranden flera af de i motionen förekommande ämnena aldrig kommit under debatt i utskottet. Utskottet ville helt enkelt klubba i hjel det ena förslaget efter det andra, men då steg alltid någon af dessa herrar upp — vanligen var det herr Widén — och sade: nej, denna sak skola vi i hvarje fall tala om. Vi hafva således dem att tacka för att åtskilligt kommit med, som eljest skulle hafva blifvit helt och hållet förbigånget. De yttrade städse, att saken var värd att taga i betraktande, och de citerade den norska komiténs utlåtande i saken.

Utskottet säger, att lagstiftning om besigtning af fartyg är öfverflödig, emedan sådan i allt fall verkställes af Veritas experter och andra utländska klassifikationssällskap och assuransbolag. Jag vill häremot erinra om hvad som anförts af den norska komitén, hvilkens yttrande, då ju norrmännen hafva en tre gånger så stor handelsflotta som vår, torde hafva ett särskildt intresse. Der uttalas den bestämda uppfattningen, att staten icke kan låta sig nöja dermed, att så vigtiga frågor som om fartygs sjövärdighet öfverlemnas åt de enskildes bedömande, utan att en verksam kontroll deröfver, att fartygen äro i sjövärdigt skick, är nödig äfven i sjöfartsnäringens eget intresse. De norska komitéledamöterna säga nemligen, »att staten icke kan låta sig nöja med, att så vigtiga samfundsintressen som sjömäns lif och helsa göras beroende allenast af de till förmån för privata intressen uppstälda regler och träffade anstalter».

För att ytterligare visa, hvad andra opartiska personer hafva att säga i frågan, skall jag be att ur den af kongl. örlogsmannasällskapet i Karlskrona utgifna »Tidskrift i sjöväsendet» få uppläsa

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

några uttalanden om vår handelsflotta. Jag skall dervid emellertid icke draga fram de yttranden, som äro mest graverande för redarne, utan jag skall endast hålla mig till de mera lindriga uttalandena. Der yttras under rubriken »Vår handelsflottas segelförluster under år 1898», att det gäller »att bilda en så stark folkopinion, att regering och Riksdag finna sig nödsakade att med alla till buds stående medel åstadkomma en grundlig undersökning om såväl de *verkliga* orsakerna till de ofta förekommande sjöolyckorna som huru det i sjelfva verket förhåller sig med vår handelsflottas sjöduglighet». Vidare heter det: »Hvad hjelper det, att varnande röster ur sjömännens egna led då och då höjas — de förstummas dock så lätt. Hvad gör det, att vi på en enda dag förlora 5 fartyg med ett sammanlagdt tonnage af 1,229,28 tons! Hvem bryr sig om, att vi segla med fartyg, som aldrig borde få användas till annat än ved! Sjöfartsmötet — och antagligen till följd häraf äfven allmänheten — tror ändå, att allt är godt och väl. Ingen lastlinielag! Ingen bemanningslag! Det behöfs icke för oss! Möjligen för Norge! Och dock, månne icke tillståndet inom svenska segelhandelsflottan gifver skäl för tal om »flytande likkistor» och »öfveransträngda besättningar»? Nästa sjöfartsmöte behöfver nog ej skylla på, att till dess förfogande står blott »teoretiska kammarstudier». 1898 har talat sitt vältaliga språk, fastän det med nuvarande undersökningsmöjligheter ej kan fullt uppfattas, och att döma efter hvad redan är kändt, så kommer nog 1899 att täfla med 1898 i dödsprocent för vår segelhandelsflotta.» Längre fram heter det rörande segelflottan: »1898 kommer då upp till den antagligen af intet annat land uppnådda förlustsiffran af 7,57 procent.»

Vidare göras reflexioner öfver redarnes samhällsställning och yrke, och lemnas följande ganska märkliga sammanställning, der siffrorna angifva antalet fartyg, tillhörande de olika »yrkesmännen». Den lyder sålunda: »Skeppare (23), sjökaptener (22), handlande (14), bolag (firma) (8), hemmansegare (6), landtbrukare (4), skeppsmäklare och grosshandlare hvardera (3), disponent, fabrikör, sjöman och skeppsredare hvardera (2) samt borgmästare, brefbärare, faktor, kamrerare, hamnservis, kassör, konsul, kontorist, långlots, murare, skeppsklarerare, slussinspektor, stationsskrifvare, varfsdisponent och åbo hvardera (1).» Man kan verkligen icke begära mycken sakkunskap hos sådana redare, det måste medgifvas. Vidare heter det: »Är det svårt att gruppera de olika händelserna till sjös, så blifva svårigheterna ännu större, om man vill försöka utforska de verkliga orsakerna till dessa händelser. Väl framgår det af tabellen» — den är kort förut meddelad i tidskriften — »att flertalet fartyg hafva strandat eller grundstött, men det gäller äfven att taga reda på orsakerna härtill, såväl som till öfriga slagen af förluster. Såsom hjelp härvid, ja, för närvarande såsom den enda källan har man de respektive sjöförklaringarna.» Det är emellertid kändt, att

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

den ofullständiga form, i hvilken dessa upprättas, gör det omöjligt att genom dem utöfva någon kontroll, men deremot gör det möjligt för befälhafvare och redare att slippa allt ansvar och risk. I fortsättningen heter det också, att sjöförklaringarna »i nio fall på tio fritaga såväl befäl som manskap från allt ansvar». Och vidare fortsättes: »Detta må nu vara godt och väl, men: huru såg fartyget ut, innan olyckan skedde; hur var lasten stufvad; hurudana hjelpmedel i och för navigeringen stodo befälhafvaren till buds; huru många man voro ombord och huru många af dessa voro tjenstbara? Sådana frågor och flere med dem måste nöjaktigt besvaras, innan man kan afgöra, huruvida orsaken till olyckan ligger så att säga i fartyget eller hos befälhafvaren.»

Nu kan man ju invända, att alla dessa olyckor kanske äro sjelfförvållade, att således befälhafvare eller besättning vore vållande till dem. Vore så förhållandet, skulle väl emellertid icke vårt sjöfolk vara så eftersökt. I England klagar man öfver att rederierna föredraga skandinaviskt framför engelskt sjöfolk, och jag kan meddela, att, enligt uppgifter i ett engelskt arbete, besättningarna på den engelska handelsflottan utgöras till ungefär $^1/_3$ af skandinaver. Att häraf en stor del utgöres af svenskar, kan man finna deraf, att å de svenska sjömanshusen äro inskrifna öfver 30,000 sjömän, af hvilka emellertid å svenska fartyg användas endast 22 à 23,000, hvadan således resten användes å utländska fartyg. Norrmännen åter använda sjelfva större delen af sitt sjöfolk, i det att å norska fartyg lära vara anstälda omkring 50,000 man.

Vidare heter det i samma tidskrift: »Det fattiga Sverige, som icke anser sig hafva råd att nödtorfteligen ombona sitt hus, detta Sverige har råd att på ett enda år låta 53 af sina segelfartyg förlisa, detta Sverige har råd att år efter år försumma det, som andra nationer sätta såsom lifsvilkor, nemligen sjöfarten. Men har nationen *råd* härmed, så har den icke *rätt* till att år efter år låta kanske hundratals af dess söner omkomma utan att grundligt utreda orsakerna härtill och söka råda bot för befintliga missförhållanden.»

Vidare talas i tidskriften om bemanningen, och der framdrages såsom ett exempel, att ett fartyg på 426,37 tons hade en bemanning af 5 man. Vidare göres en jemförelse mellan bemanningen på engelska och på svenska fartyg. Den utvisar, att man i England i fråga om ett slag af fartyg har 28 mans besättning för samma tonnage, för hvilket man i Sverige har 17, och i fråga om ett annat slags fartyg 13 mans besättning i England för samma tonnage, för hvilket man här har 8, och att i fråga om ett tredje slag af fartyg siffrorna äro 9 och 7 o. s. v.

Svårigheterna att genomdrifva en förbättrad lagstiftning med afseende å sjöfartsnäringen äro emellertid betydliga. Öfver allt stöter man på motstånd, och redare och befälhafvare hafva ju delvis samma intressen. Jag vill till ledning för vidare reflexioner

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

i detta afseende påpeka för herrarne, att ju större last ett fartyg tager, desto större blir inkomsten på detsamma och desto större blir också befälhafvarens kaplake. Ja, det finnes till och med tillfällen, då besättningen sjelf arbetar emot åvägabringandet af tidsenliga reformer. Så är det t. ex. föreskrifvet, att om besättningens styrka nedgår genom rymning, medan fartyget ligger i hamn, och fartyget utgår med sålunda minskad besättning, så skall den qvarvarande besättningen dela de afviknes månadshyra eller aflöning. Detta blir ett plus för dem, och derför äro de icke så noga med, huru stor besättningen är.

Jag hade vid början af riksdagen trott, att man möjligtvis skulle kunna arbeta på en sjelfständig lagstiftning i detta afseende här i Sverige, men efter den erfarenhet, som jag inhöstat under utskottets behandling af motionerna, får jag säga, att jag numera känner mig belåten, om vi kunna segla i norrmännens kölvatten utan att blifva allt för långt efter. Norrmännen hafva redan utarbetat en lag i detta syfte, ehuru den ännu icke är antagen af stortinget. Förmodligen vänta de på, att vi skola hjelpa till.

Nu är frågan, om rederirörelsen här i Sverige har skötts så väl, att redarne gjort sig förtjenta af det understöd, som gång efter annan kommit dem till del och som fortfarande begäres. Jag vill icke draga i tvifvel, att redarne *behöfva* understöd, men frågan är, om de skött sin verksamhet på ett sådant sätt, att de *förtjena* allmänhetens sympati och Riksdagens understöd. För att bevisa, att detta icke alltid varit fallet, skall jag be att ur bihanget n:o 4 till handels- och sjöfartskomiténs betänkande få uppläsa några punkter rörande ångbåtsflottan: »Beräknas särskildt svenska ångbåtsflottans ökning mellan de olika åren i relativa tal, visar sig endast en obetydlig procentisk ökning under 1880-talet, d. v. s. samtidigt med det att verldens ångbåtsflotta går mest framåt.» Först på 1890-talet blir ökningen något större.

Sedan kommer här någonting ganska egendomligt, som handels- och sjöfartskomitén sjelf påpekat: »Med hänsyn till ångbåtsflottan är Storbritannien de öfriga staterna betydligt öfverlägset. Amerikas förenta stater intar äfven här andra platsen, och Tyskland har under tiden 1875—1897 småningom kämpat sig fram till tredje. Norge, som 1875—79 hade ett så lågt nummer som *elfva,* har 1893—97 stigit till *sex. Sveriges förhållande är deremot alldeles motsatt Norges. Ännu 1875—79 var vår ångbåtsflotta den sjette i ordningen», men tack vare den utmärkta skötseln, har den i närvarande stund nedsjunkit till den tionde!* Det är icke något särdeles vackert testimonium om det sätt, hvarpå den blifvit skött.

Det är icke bättre med varfven. Förr sålde vi fartyg till utlandet och byggde allt, hvad vi i den vägen sjelfva behöfde. »Under perioden 1881—85 nybyggdes årligen i medeltal 42 fartyg om sammanlagdt 8,451 ton, under perioden 1891—95 endast 25 om 5,353 ton.» Det har alltså gått ned. »Man kan äfven konstatera

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

det faktum», heter det nedanför, »att skeppsbyggnadsverksamheten i hög grad gått tillbaka i Sverige.» Det är nu egendomligt, att ett land sådant som Sverige, så rikt på naturliga förutsättningar för en näring, som i statsekonomiskt hänseende torde vara bland de mest framstående, och som för handelsbalansen spelar en så stor rol, att ett land, säger jag, så rikt på alla möjliga förutsättningar för denna näring, skall hafva gått så långt tillbaka och nu stå på en så låg ståndpunkt, att det bytt plats med Norge, hvars förutsättningar för denna näring icke äro större. Äfven Tyskland, som förut stod relativt långt tillbaka, har arbetat sig upp, och det har gjort det med hjelp af vår erfarenhet. När det började gå nedför med skeppsbyggerirörelsen här i Sverige, och tyskarne aflönade arbetare bättre, drog Tyskland till sig våra skickliga plåtslagare och fick i dem en utomordentligt värdefull arbetarestam, hvars verksamhet i högst väsentlig grad bidragit till utvecklingen af Tysklands sjöfartsindustri. Vi hafva hos oss skogar, som lemna ek och furu, vi hafva jernmalm, vi hafva billig vattenkraft i våra vattendrag, vi hafva skickliga ingeniörer och arbetare, hvilka i brist på sysselsättning hemma emigrera. Och hvad finnes det väl, som är kostsammare för ett land än att uppfostra menniskor och sedan släppa dem ifrån sig, när det skulle börja draga nytta af det kapital, som nedlagts på deras utbildning. Skulle landet vara befolkadt med danskar eller tyskar, så skulle folkmängden kanske vara dubbelt så stor och nationalförmögenheten många gånger större, och äfven sjöfarten och skeppsbyggeriet skulle fått en helt annan omfattning än nu. Derför vore det, synes det mig, bäst för oss, om vi importerade från Tyskland några dugliga föreståndare för varf och några dugliga skeppsredare. De skulle sätta ny fart på den slocknande industrien och på sjöfarten i Sverige.

Herr talman, på grund af hvad jag nu haft äran anföra, och då jag icke kan gå med på utskottets motivering och icke heller kan vara nöjd med hvad reservanternas välvilja har åstundat, så ber jag att få föreslå, »att kammaren måtte besluta en skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande,

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

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

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

dels huruvida och på hvilket sätt till ernående af mera till-

fredsställande kontroll å fartygs sjöduglighet besigtningar må kunna anordnas äfven å andra fartyg än passagerarefartyg;

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

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Herr A. Hedin i Stockholm: Herr talman! Jag begärde ordet icke för att yttra mig i sjelfva sakfrågan, utan för att fästa uppmärksamheten vid en formel felaktighet, som jag icke hade föreställt mig, att man ännu i år skulle få se omfattad af ett helt utskott utan undantag.

När jag nemligen förutsätter, att utskottet med sin hemställan icke menar blott hvad utskottet sagt eller att Kongl. Maj:t skulle taga ett par saker i öfvervägande, utan i sjelfva verket menar, att, om Kongl. Maj:t derigenom kommer till den öfvertygelsen, att lagbestämmelser behöfvas, Kongl. Maj:t då också ville skrida till att utfärda sådana, så måste jag säga, att detta är ytterst förunderligt. Då båda motionärerna påpeka och en motionär för två år sedan också påpekade, att frågan borde, efter det Kongl. Maj:t låtit utreda densamma, framläggas för Riksdagen, som har sin andel i detta lagstiftningsområde, så skulle man, säger jag, icke hafva väntat, att ett utskott — i den punkten enhälligt — skulle kunna föreslå Andra Kammaren att till Kongl. Maj:t afträda ett nytt lagstiftningsområde att med Riksdagens bifall läggas till den stora mark, som Konungens administrativa lagstiftningsrätt redan har inkräktat.

Huru skulle nu detta låta sig förenas med 89 § regeringsformen? Icke på något annat sätt än det, hvarpå Kongl. Maj:t tillförene under snart ett århundrades tid har lagt under denna ekonomiska lagstiftningsrätt områden utaf vår lagstiftning, som uppenbarligen höra under Konungens och Riksdagens gemensamma lagstiftningsrätt. Eller är det möjligt att säga, att de af motionärerna föreslagna bestämmelserna skulle höra under hvad 89 § regeringsformen kallar lagar och författningar, som röra rikets allmänna hushållning, eller att de skulle höra under hvad samma paragraf kallar grunderna för allmänna inrättningar af alla slag. Nej, det är icke rimligt, och såsom jag vid ett föregående tillfälle tillät mig att påpeka, så menade lagstiftarne år 1809 alldeles påtagligt, att med rikets allmänna hushållning skulle förstås hvad i det uttrycket ligger, och att dessa ord icke innebure någon fullmagt för Kongl. Maj:t att ensam lagstifta på alla de områden, som under samhällets fortfarande utveckling behöfde läggas under lag och laga regler.

Jag tillåter mig erinra om, att Kongl. Maj:t har användt sin ekonomiska lagstiftningsrätt, sådan han ansett sig ega den enligt 89 § regeringsformen, för att inkräkta på kommunalbeskattningsrätten. Jag skall taga ett exempel, som på sin tid väckte mycken uppmärksamhet, och som icke ligger så långt tillbaka i tiden, att

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

icke största delen af kammarens ledamöter säkerligen komma i håg detsamma, nemligen när Kongl. Maj:t med förment stöd af 89 § regeringsformen utfärdade den bland annat i kommunala beskattningen ingripande s. k. kolera-ukasen.

Jag skall vidare visa, i hvilken utsträckning Kongl. Maj:t begagnar den sjelftagna rätten att stifta strafflag utan Riksdagens hörande. När Kongl. Maj:t utfärdat en ekonomisk förordning eller hvad Kongl. Maj:t enligt sin tolkning af 89 § regeringsformen ansett utgöra en sådan lag, så har Kongl. Maj:t också på egen hand utfärdat straffbestämmelser i vidsträcktaste omfattning. Jag har hört, att man plägar antaga, att Kongl. Maj:t icke sträckt dessa straffbestämmelser längre än till påbjudande af böter. Men Kongl. Maj:t har icke stannat vid det. Kongl. Maj:t har uti sina ekonomiska förordningar äfven påbjudit fängelse, ja, straffarbete intill två år. Om Riksdagen nu aflåter en sådan skrifvelse som den, utskottets majoritet föreslagit, så anser sig Kongl. Maj:t vara fullkomligt befogad icke blott att ensam påbjuda sådana bestämmelser, som t. ex. motionärerna föreslagit, eller i allt fall sådana, som kunna anses ligga uti de båda punkter, som utskottet upptagit i sin kläm, utan Kongl. Maj:t anser sig också ega rättighet att på egen hand utfärda straffbestämmelser, och huru långt Kongl. Maj:t dervid anser sig ega rätt att gå, har jag redan nämnt, då jag påpekat, att Kongl. Maj:t ansett sig hafva rättighet att på egen hand stadga ända till två års straffarbete. Om Kongl. Maj:t sålunda skulle ega rättighet att på egen hand utfärda sådana straffbestämmelser, kan jag för min del icke inse, att Kongl. Maj:t behöfde stanna vid detta straffmått. Hvarför skulle icke Kongl. Maj:t lika väl kunna gå till tio års straffarbete eller ännu längre?

Det är hvad Riksdagen gör, om den på detta sätt till Kongl. Maj:t skänker bort ett nytt område för hans administrativa lagstiftningsenvälde: den skänker icke blott bort rättigheten att få vara med och lagstifta om dessa säkerhetsåtgärder, utan den skänker bort äfven rättigheten att stifta straffbestämmelser. Och det torde i allt fall Andra Kammaren icke vara mera hågad för nu än vid föregående tillfällen, då uppmärksamheten fästs på den saken.

Det är nu visserligen sant, att under de förberedelser till stiftande af en ny sjölag, som egde rum före 1864, förslag voro å bane att mycket tydligt och skarpt urskilja hvad man skulle kalla för sjölag och lägga under Kongl. Maj:ts och Riksdagens gemensamma lagstiftningsmagt. Så var det med det komitéförslag, som utarbetades 1837, så äfven med det, som utarbetades tio år senare. Men när slutligen 1864 års sjölag framlades för Riksdagen, undantogs ingenting, som icke äfven skulle höra under Riksdagens lagstiftningsmagt. Och dermed torde äfven vara gifvet, att Riksdagen har samma rätt beträffande dessa ytterligare bestämmelser, som då utan gensägelse från något håll gjordes gällande beträffande den sjölag, till hvilken dessa skulle komma att sluta sig såsom

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

ett nödvändigt komplement. Jag kan således icke annat än uttala min glädje öfver att motionärerna — båda två i sjelfva verket, ehuru vid första påseendet det icke syntes vara förhållandet med den ene — påpekat, att hvad af Kongl. Maj:t begäres är ett förslag till Riksdagen rörande hvad motionärerna hemstält, liksom förhållandet var för 2 år sedan med den motion, som då väcktes.

Jag säger, att det är ganska besynnerligt, att utskottet har kunnat falla på den idén att skänka bort detta ganska betydande lagstiftningsområde åt Kongl. Maj:ts envälde. Jag vet icke, om det kan komma deraf, att någon mägtig man i utskottet, som redan från början lärer hafva förklarat, att man med största skyndsamhet skulle göra kål på dessa motioner, sedermera, då det icke lyckades, till äfventyrs tagit revanche genom att förföra utskottet till att gå in på ett sådant här uppoffrande af Riksdagens rätt. Jag nästan fruktar det.

Men om man nu säger, att tillförene var detta ett Kongl. Maj:ts lagstiftningsområde, så är det visserligen sant, att det var så, men på det egendomliga sätt, som gälde icke blott detta, utan många andra lagstiftningsområden på 1600-talet, nemligen att, när Riksdagen hos Kongl. Maj:t framstält anhållan att få en lagstiftning i det eller det ämnet, den ofta ansåg sig i och med denna anhållan hafva gifvit Kongl. Maj:t bemyndigande att utfärda lagen på egen hand. Dervid förekom emellertid det rätt anmärkningsvärda förhållandet, att, när 1667 års sjölag utfärdades af Karl XI, så ehuru Riksdagen då begärt lagen, konungen i det anmärkningsvärda uttalande, med hvilket stadfästelse på denna lag gafs, antydde, att detta lagstiftningsarbete kunde fullkomnas vid nästa riksdag genom Riksdagens samtycke till den redan utfärdade lagen. Således, Kongl. Maj:t på den tiden tillerkände sig i sjelfva verket icke rätt att på egen hand utfärda en sådan lag, med mindre han finge Riksdagens tillåtelse eller samtycke. Och sedermera, när lagen var utfärdad, gjorde Riksdagen icke någon anmärkning mot den, utan tackade för lagen, sådan den var. Man kan sålunda väl säga, att Kongl. Maj:t på den tiden handskades mycket varligare med det område, som nu kallas det ekonomiska lagstiftningsområdet, än Kongl. Maj:t gör för närvarande.

Jag tillåter mig således, herr talman, att framställa den anhållan, att kammaren måtte bifalla det förslag till skrifvelse, som den föregående talaren och motionären framstälde. Det gör jag med hänsyn till frågan om den formella sidan af detta lagstiftningsarbete. Men hvad sakfrågorna angår, såsom jag redan från början nämnt, skall jag naturligtvis icke inlåta mig på dem eller taga onödigtvis och onyttigtvis kammarens tid i anspråk.

Herr Ödman: Herr grefve och talman, mina herrar! Som jag biträdt utskottets föreliggande förslag, anser jag mig skyldig att här säga några ord till försvar för detsamma.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Utskottet har utgått från den synpunkten, att vår sjörätt bör vara internationel, d. v. s. så vidt möjligt i hufvudsak öfverensstämma med gällande utländsk rätt på detta område.

Denna grundsats har också den svenska Riksdagen omfattat, då den för snart 10 år sedan antog vår nuvarande sjölag, hvilken är likställd med de öfriga skandinaviska ländernas, Norges och Danmarks, sjölagar, hvilka desslikes i hufvudsakliga delar anslutit sig till öfriga länders. Det synes derför icke vara så alldeles välbetänkt att i ett nu kasta öfver bord den hittills följda grundsatsen och inlåta sig på en sådan separatlagstiftning, som motionärerna här föreslagit. Ty derigenom kommer den nu existerande samhörigheten att blifva sönderbruten.

I Norge har man samma uppfattning, som jag här framstält. Jag skall be att få läsa upp ett tidningsurklipp, som berör detta lands sjölagstiftning. Det heter deri bland annat: »Det i dagarne i Kristiania samlade norska sjöfartsmötet, bestående af representanter för sjöfartsföreningarne, har beslutit följande resolution:

Mötet finner, att det ej fins tillräckligt skäl att delvis öfverflytta ansvaret för fartygs försvarliga lastning från fartygsföraren till statskontrollörer, och önskar påpeka den dermed förbundna faran.

Mötet uttalar vidare, att antagandet af kommissionens förslag specielt i hvad det rör lastlinie och däckslast äfven af andra grunder för närvarande skulle vara i hög grad olyckligt för den norska sjöfarten, i det det delvis skulle rent af utesluta den från vissa trader genom att ställa den i ett alltför ogynsamt läge vid konkurrensen med andra länders flottor.

Den utveckling, som vår handelsflotta de senare åren genomgått och som ännu icke kan anses afslutad, bör icke bli föremål för ingripande med åtgärder, hvilkas för driften skadliga verkningar äro otvifvelaktiga, men hvilkas gagnelighet i humanitärt hänseende i hvarje fall är ytterst tvifvelaktig.

Den jemt växande insigten om att hithörande frågor i kommissionsförslaget icke böra afgöras genom separat-lagstiftning i de olika länderna ökar utsigterna till, att man genom internationella öfverenskommelser kan åvägabringa likformiga regler, och mötet uppfordrar stortinget att uppskjuta den vidare behandlingen af dessa frågor, så att regeringen må kunna undersöka stämningen för sammankallandet af en internationel konferens för detta spörsmåls behandling och eventuelt taga initiativet till hållandet af en sådan konferens, när tiden derför finnes läglig.»

Så tala våra bröder på andra sidan Kölen, för hvilka dock sjöfartsnäringen har vida större betydelse än för oss. De ha nemligen cirka 3 gånger så stor sjöfart som vi. Men likväl äro de så försigtiga, att de anse sig först böra underhandla med andra länder, innan de vidtaga någon lagförändring.

Skulle Riksdagen nu gå in på motionärernas förslag, blefve följden helt enkelt den, att de grunder, hvarpå vår sjölag för när-

varande är byggd, komme att omkullkastas. Den ene motionären har i sex, den andre i tolf punkter föreslagit ändringar och tillägg i vår sjölag, nästan alla af principiel natur och afvikande från de grundsatser, som vi slagit in på för närmare tio år sedan, då vår nuvarande sjölag antogs. Det torde behöfva påpekas, att vi hafva fullt betryggande bestämmelser i vår nu snart tioåriga sjölag i de allra flesta fall, som motionärerna vidrört, hvadan vi således icke i dessa fall behöfva någon ytterligare lagstiftning.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Hvad beträffar de bristfälligheter, som af motionärerna förmenats förefinnas hos denna lag, ber jag endast få erinra om sättet för denna lags tillkomst. Förslag utarbetades af en komité, sammansatt af ledamöter från de tre nordiska länderna, hvarefter förslaget öfverlemnades till hvarje lands lagstiftande församling. Lagen är således väl förarbetad och icke något hastverk.

1891 års sjölag har lagt ansvaret om fartygs utrustning och behöriga manövrering på dem det vederbör, nemligen i första hand befälhafvaren och dernäst redaren. Att den så gjort, beror derpå, att befälhafvaren ju härvidlag är mest solidarisk med besättningen. Han riskerar sitt lif på samma planka som den. Denna omständighet måste utgöra ett tillräckligt korrektiv mot missbruk; ty befälhafvarne äro väl icke sjelfspillingar allesammans, trots hvad som man i dagarne fått höra i motioner och tidningsartiklar.

Jag tager mig friheten uppläsa hvad en befälhafvare har att iakttaga, innan han går till sjös med sitt fartyg. I 26 § sjölagen heter det:

»Befälhafvaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget är i sjövärdigt skick för resan, behörigen utrustadt och bemannadt, så ock tillräckligen försedt med proviant, vatten, läkemedel samt, der fartyget är ångfartyg, med kol och öfriga för maskinens drift nödiga ämnen, äfvensom att nödiga signalapparater, bergningsredskap, sjökort och nautiska instrument finnas om bord. Honom åligge ock tillse, att ej större last intages, än fartyget kan beqvämligen bära och rymma, att gods, som inlastas, behörigen stufvas, att fartyget är försedt med allt, hvad till lastens betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag och skott, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas. Kan däckslast lämpligen föras, bör den vara försedd med stöttor och så anbragt, att den icke väsentligen försvårar fartygets manövrering. Går fartyget i barlast, har befälhafvaren att tillse, det barlasten är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan.»

Hvad befälhafvaren har att iakttaga under sjelfva resan framgår af 32 §, som stadgar:

»Befälhafvaren skall under resa göra hvad i hans magt står för att hålla fartyget i sjövärdigt skick. Har fartyget grundstött eller har eljest någon händelse inträffat, hvaraf skada kan antagas

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

hafva uppstått, åligge befälhafvaren att, så snart fartyget anländt till ort, der undersökning kan ega rum, derom foga anstalt.»

Vidare är att märka den 87 §, i hvilken stagdas bland annat: »Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som dermed skall företagas, och underlåter befälhafvaren att vidtaga den åtgärd, som för dess försättande i sjövärdigt skick erfordras, ege besättningen rätt att erhålla entledigande. Till utrönande af fartygets sjövärdighet åligge befälhafvaren att, när mer än halfva antalet af besättningen derom gör framställning, låta besigtiga fartyget» etc.

Genom dessa bestämmelser synas väl alla rimliga försigtighetsmått vara vidtagna äfven för besättningens vidkommande. Besättningen eger ju i hvarje hamn, om det anses nödigt, påkalla besigtning. Och visar det sig vid en sådan besigtning, att fartyget icke är i sjövärdigt skick, eger besättningen rätt att blifva entledigad. Det är väl den största rättighet, man kan gifva den. Ty man får komma i håg, att det bland besättningen kan finnas sådana, till exempel utländingar, som i vissa hamnar kunna vilja blifva fria från tjensten. Och man kan väl icke i allt fall tillåta dem att gå och komma, när de behaga. Å andra sidan är det alldeles i sin ordning, att de, som påkallat besigtningen, skola, derest skälig anledning till klagan saknats, ersätta all derigenom orsakad kostnad och förlust — såsom sista punkten i 87 § bestämmer.

Detta är endast en sida af saken. Jag skulle kunna fortsätta och tala om de föreskrifter, som gälla för maskinister, styrmän och andra ombord å ett fartyg anställda personer, men jag får måhända tillfälle dertill längre fram under diskussionen. När man således redan har en sådan lagstiftning som den nu gällande, synes det vara bra märkvärdigt att nu skrifva till Kongl. Maj:t och begära en ny, då man icke visat, att den nu gällande är origtig eller ofullständig; jag undrar, om icke det blir kaka på kaka. Jag kan såsom sjöman icke vara med derom, åtminstone tills man har något bättre att sätta i stället.

Nu säga visserligen motionärerna här mer eller mindre patetiskt, att olyckor inträffat på sjön och att det är någonting så förfärligt. Men det egendomliga här vid lag är, att ingen af motionärerna, som dock skola vara fackmän, kunnat förslå någon bot för detta. Icke den ringaste ledning ha de gifvit utskottet, Riksdagen eller Kongl. Maj:t, i hvilken rigtning man önskar, att lagstiftningen skall gå, utan man kommer bara med fraser och talar om, att så och så har händt och så och så kan hända. Ja, olyckor, det kan det hända öfver allt både på land och vatten. För att nu påpeka en sak, som ligger motionären, herr lotskaptenen Smith, mycket nära, så vill jag erinra om, att också en eller tvenne lotsångare för icke så länge sedan gått förlorade. Icke kan man genom lagbestämmelser hindra sådana händelser, ty det är troligen rena olycksfall, att en lotsångare, som naturligtvis är allra bäst utrustad och måste veta vägen, ändock icke går fri. Det passar derför icke för en lots-

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

kapten att hufvudstupa kasta sig öfver förmenta fel, som begåtts inom handelsflottan, när det föreligger olyckor af samma slag inom lotsverket, der man väl skall hafva fartyg af den allra bästa beskaffenhet. Motionärerna synas förutsätta, att det nödvändigt skall finnas tvenne klassintressen bland sjöfartsidkare, nemligen redare och befälhafvare å ena sidan samt det egentliga manskapet å den andra, eller, hvad det skall kunna kallas på det moderna språket, en öfverklass och en underklass, hvars intressen om sjöfartsnäringen skulle vara rakt stick i stäf emot hvar andra. Men jag skall då be att få påminna om, att förhållandena i afseende på vår sjöfart på det stora hela taget icke äro sådana, åtminstone icke inom den betydande del af vår sjöfart, som bedrifves utefter kusterna på våra innerhaf, ty der utöfvas i regeln icke rederirörelsen på sådant sätt, utan på ett emellan redare, befäl och manskap mera kamratligt sätt. Det går nemligen oftast så till, att det är en familj eller några vänner, som köpa ett fartyg, och en af dessa personer blir befälhafvare. Ofta är ett sådant fartyg oassureradt, och korrektivet mot vårdslöshet och dylikt ligger då deri, att redare och befälhafvaren riskera sin gemensamma egendom samt befälhafvaren derjemte sitt lif på samma planka som besättningen. Ett annat år köpes ett annat fartyg, och då får någon af styrmännen öfvertaga befälet härå. Fäderna taga nemligen sina söner med sig på fartygen, der dessa uppfostras, icke för att stanna såsom matroser, utan för att i sin tur efterträda fäderna såsom befälhafvare. Derför får man här vid lag icke tala om befälhafvare och matroser såsom två skilda klasser, utan man får betrakta dem såsom tillhörande en gemensam klass och med gemensamma intressen. Skulle vi, såsom motionärerna förslagit, antaga dessa restriktiva bestämmelser, vore det, med ett ord, att omintetgöra den mindre sjöfarten utefter våra kuster, i händelse de komme att i praktiken tillämpas. Det skulle då endast återstå för vår sjöfart att bedrifvas af de stora kapitalisterna i städerna, som kunna utrusta de stora, förstklassiga ångarne. Jag frågar: äro vi verkligen beredda att dra ett streck öfver en loflig näring, nemligen den mindre sjöfarten, som visat sig vara af så stor vigt för Sveriges utveckling och som är den egentliga skolan för bildande af våra sjömän? Jag kan icke tillstyrka det, då jag är säker på, att det skulle bringa sorg och armod i månget hem vid våra kuster.

Jag är född ibland dessa menniskor, om hvilka jag nu talat, och jag har sjelf genomgått alla grader inom sjömansyrket, men jag har lyckligt kommit undan alla dessa olyckor, som motionärerna för oss utmålat och som man nu vill förekomma genom ytterligare lagar och bestämmelser. Några skärpta bestämmelser äro åtminstone icke behöfliga för den mindre sjöfarten, der förhållandena äro sådana, som förut påvisats, ty der uppfostra, som sagdt, fäderna sina söner till sjömän, och det sker icke efter lagparagrafer, utan efter andra och bättre betingelser. Derför kan jag icke vara med om detta,

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

och jag varnar kammaren för att vara med om någonting, som skulle skapa allt för hårda vilkor för den mindre sjöfarten.

Här har bland annat talats om Gotlands- och Ölandsfartygen, som segla med kalk på Stockholm, och att det skulle vara en sådan förfärlig risk förenad med denna sjöfart. Men dessa stackars menniskor ha ju icke något bättre att komma med. Motionärerna ha dock icke visat, att några olyckor träffat dessa fartyg. Men eftersom de icke se så fina och gentila ut, vill man komma med en massa föreskrifter för dem. Men det är detsamma som att säga till en bonde, som kommer till torget med en trasig sele och en trasig kärra: »så får du icke komma, utan du skall ha det fint och prydligt.» Ja, det är godt att säga så för dem, som ha god råd, men det är icke så godt för mången af allmogen såväl på land som sjö att åstadkomma allting af första klass, ty dertill fordras god råd; men dessa personer få »färdas som de äro föra till» — d. v. s. försigtigt, och derför är det icke ibland dessa, som man finner de flesta olyckorna, som ske.

Jag har för tillfället icke något vidare att tillägga, ty hvad jag nu sagt är det hufvudsakliga, som enligt mitt förmenande behöfs för att i hufvudsak bemöta motionärernas påstående om behofvet af ändrade bestämmelser i sjölagen.

Jag skulle, om det icke blefve för långt, kunna tala något om lastlinier, hvarom ju herr Smiths motion äfven innehåller förslag. Bland andra motiv, som derför anföras, förekommer ett påpekande af, att det ibland händt, att fartyg här uppe i Östersjön kunna bli nedisade och att motionären sett en ångare, som stod på ändan med propellern i vädret som vingarne på en väderqvarn. Ett lastmärke hjelper icke långt här vid lag: kung Bore har ingen respekt derför, det fryser nog lika bra ändå; och hvad fartyget i fråga beträffar, så var det, efter allt hvad jag kan förstå, icke lastadt, utan endast barlastadt, ty om det varit lastadt, skulle det hafva stått med fören under vattnet för att få propellern så högt i vädret. Han har också sagt, att fartyg ibland varit så hårdt lastade, så att de kantrat. Men detta är ju icke möjligt och utvisar en felaktig förutsättning, ty ett fartyg kantrar ju icke af för djup lastning, utan det blir deremot styfvare, desto djupare det lastas; det är derför ett tydligt misstag af motionären, att ordet *kantrat* stälts i samband med för djup lastning; det hade naturligtvis bort sättas i förbindelse med motiven mot för hög däckslast, dit ordet kantra bättre passat.

Jag ber, herr grefve och talman, att på anförda skäl få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Widén: Herr talman, mina herrar! Då jag begärde ordet, skedde det för att yrka bifall till den vid utskottets betänkande fogade, af mig med flere afgifna reservationen; och jag skall nu också be att få göra det.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Att något i denna sak verkligen bör göras, derom tror jag för min del, att nästan alla äro ense och, om än mot sin vilja, skola nödgas erkänna; och jag skall nu be att få påpeka några omständigheter, som jag tror skola bevisa den saken. — Det är dervid icke min mening att komma med några drastiska målningar öfver sjöolyckor eller något sådant, utan endast att anföra några torra, statistiska siffror, men jag tror i alla fall, att dessa siffror skola vara ganska bevisande.

Dess värre är det så, att den statistik, som i detta afseende förefinnes, är åtskilligt ofullständig. Det enda, som nu finnes, är kommerskollegii årliga berättelser angående sjöfarten. Af dessa berättelser kan man visserligen se, huru många fartyg, som förolyckats, och huru många kondemnationer årligen egt rum, men man ser icke naturen af dessa sjöolyckor, hvilket dock vore af stor vigt, och lika litet kan man deraf se antalet af de sjömän, hvilkas lif dessa olyckor kostat, hvilket vore ännu värdefullare att veta. Man ser icke heller, huru många haverier egt rum, hvilka väl kunnat förorsaka stora förluster, men som icke vållat, att fartygen helt och hållet förolyckats. Emellertid innehåller den statistik, som föreligger, i förevarande hänseende ganska upplysande siffror, och jag skall be att få meddela några af dessa.

Beträffande förolyckade fartyg under åren 1895—1899 anför redan utskottet åtskilliga siffror, som jag tar mig friheten att återkalla i herrarnes minne. Sålunda utgjorde de förolyckade fartygens antal:

år 1895	56	segelfartyg	och	5	ångfartyg,	
» 1896	42	»	»	3	»	
» 1897	39	»	»	7	»	
» 1898	49	»	»	6	»	samt
» 1899	38	»	»	7	»	

Detta gör tillsammans 252 eller något mer än 50 i medeltal om året. Ser man på den föregående femårsperioden 1890—1894, finner man, att hela antalet förolyckade fartyg utgjorde 169, hvilket icke gör fullt 34 i medeltal. Jag bör dock härvid erinra om, att uppgifterna för åren 1890—1894 äro ofullständiga, så till vida att denna statistik för åren 1890—1893 blott omfattar städer och köpingar, hvadan siffrorna för dessa år i sjelfva verket borde vara något större. Men i alla händelser visar statistiken, att en ökning af antalet förolyckade fartyg egt rum. Härtill komma nu de kondemnerade fartygen. Under år 1898 utgjorde dessa, enligt hvad motionären, herr Smith, påpekat, ett antal af 66; — det året var dock synnerligen olyckligt. Jag tror, man får taga för gifvet, att också en stor del af dessa komdemnationer haft sin grund i olycksfall, som fartygen undergått. För min del kan jag icke finna annat, än att detta är ganska vältaliga siffror. Besinna vi tillika, huru många förluster i menniskolif, som dessa siffror representera,

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

samt huru stora ekonomiska förluster, som genom dessa fartygsolyckor förorsakats, kan man lätt inse, att här är fråga om en nationalförlust af ganska betänklig art. Vi kunna naturligtvis icke förekomma alla olyckor af detta slag, men hvad vi kunna göra, det böra vi också göra.

Det är af vigt att jemföra förhållandena i utlandet i detta afseende med våra egna förhållanden. Afven härutinnan äro de siffror, som stå till buds, en smula ofullständiga, men de äro i alla fall värda att ta vara på. Handels- och sjöfartskomitén föranstaltade bland annat om en utredning i detta afseende, som verkställdes af doktor Holger Rosman, och hvilken publicerats i handels- och sjöfartsnämndens handlingar. Denna utredning visar, att under perioden 1891—1895 — den senaste perioden, utredningen omfattade — utgjorde antalet förolyckade svenska fartyg i procent af hela flottans antal 1,9 och utaf dess tontal 2,9. Samtidigt var medelproportionalen för de länder, som de här meddelade siffrorna omfatta, — Sverige, Norge, Danmark, Tyska riket, Nederländerna, Belgien, Storbritannien och Irland, Frankrike, Italien, Österrike samt Ungern — 2,3, hvad beträffar fartygsantalet, och 2,6, hvad beträffar tontalet. Vi se sålunda, att enligt denna statistik ställer sig Sverige icke så särdeles ofördelaktigt, men det står dock tillbaka för de flesta länder i Europa. De, som stå bättre, äro Danmark, Belgien, Storbritannien och Irland, Italien, Österrike samt Ungern, och de, som stå efter, äro endast Frankrike, Nederländerna, Tyska riket och förnämligast Norge. Doktor Rosman uttalar också såsom sin på denna utredning grundade uppfattning, att i Sverige sjöolyckorna under tiden efter år 1880 icke minskats så mycket som i de flesta öfriga länder i Europa. Det är detta efterblifvande på förevarande område, hvilket i sjelfva verket är en tillbakagång, som vi böra akta oss för att bibehålla.

Det finnes också andra siffror med afseende på jemförelsen med förhållandena utomlands, hvilka siffror jag har till hands, och dessa siffror torde, oaktadt de icke kunna sägas vara exaktare, vara vigtigare än de förut anförda, emedan de meddelas i en publikation, »Lloyds register of british and foreign shipping», som omfattar hela sjöfartsverlden. Enligt dessa siffror, som afse endast fartyg med ett tontal af minst 100 ton, utgjorde procenten af förolyckade, kondemnerade och abandonerade fartyg år 1895 för Sverige 5,45 af hela flottans antal och 6,27 af tontalet, så att för detta år var endast Norge sämre af alla de länder, som dessa siffror beröra, och dessa länder äro Storbritannien med dess kolonier, Amerikas Förenta stater, Österrike-Ungern Danmark, Holland, Frankrike, Tyskland, Italien, Norge, Ryssland, Spanien, öfriga europeiska länder, Central- och Sydamerika, Asien samt andra länder. År 1896 utgjorde dessa procenttal 4,36 med afseende på antalet och 4,37 med afseende på tontalet. Då voro endast Norge och Italien efter. År 1897 voro siffrorna respektive 5,29 och 4,82; då voro

endast Norge samt Österrike-Ungern efter. År 1898, det senaste år för hvilket jag har uppgift till hands, voro dessa siffror resp. 6,19 och 5,66; då var endast Norge sämre. Om vi nu, för att få en jemförelse, se på motsvarande siffror för t. ex. Storbritannien sistnämnda år, så voro dessa 2,40 och 2,23 eller sålunda mer än hälften bättre.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Jag yttrade för en stund sedan, att den svenska officiella statistiken icke är så särdeles fullständig, i det att man icke har utredning om antalet förolyckade personer och ej heller utredning om sjöolyckornas natur. Vi kunna sålunda icke så noga säga, huru det i närvarande stund ställer sig i det hänseendet. Så alldeles utan ledning för omdömet i detta fall äro vi dock icke. Den komité, som regeringen den 24 maj 1877 tillsatte för pröfning af frågan om eventuelt införande af Plimsol-lagstiftningen i Sverige, gjorde en utredning i detta afseende, som är ganska värdefull. Denna komité insamlade nemligen en del uppgifter från sjöassuransföreningarna och sjöassuransbolagen samt från dispachörerna i riket. Af dessa uppgifter finna vi, att för femårsperioden 1872—1876, hvilken period utredningen omfattade, var hela antalet sjöolyckor 1,803, hvilket gör i medeltal 360 stycken per år. Häri ingå emellertid äfven sådana haverifall, som icke medfört skada å sjelfva fartygen, men antalet af dessa fall utgör endast 121. Ser man nu på dessa sjöolyckors natur, finner man af den utredning, som i fråga härom verkstälts, att för nämnda femårsperiod utgjorde t. ex. de fartyg, som blefvo vrak, 255 segel- och 12 ångfartyg. Genom strandning skadades 384 segel- och 147 ångfartyg, genom ombordläggning 135 segel- och 31 ångfartyg, derigenom att de sprungit läck 163 segel- och 15 ångfartyg, genom icke angifna olycksfall 168 segel- och 36 ångfartyg. Huru många af detta stora antal olyckor berott på bristfälligheter i fartygen och deras utrustning, kan ej uppgifvas, men med temligen stor visshet kan antagas, att det nog varit de allra flesta. Se vi åter på antalet förolyckade personer under denna 5-årsperiod, utgjorde, för så vidt det kunnat blifva bekant — siffrorna äro naturligtvis icke fullständiga, ty i sakens natur ligger, att alla olycksfall icke blifva bekanta — antalet förolyckade personer under sagda period 234 och derutöfver 25 hela skeppsbesättningar, hvilkas personantal icke är uppgifvet. Detta var nu ställningen under tiden 1872—1876. Med kännedom om, att sjöolyckornas antal sedan den tiden icke minskats, utan snarare ökats, kunna vi emellertid häraf draga temligen varnande slutsatser derom, huru förhållandena nu ställa sig.

Jag har redan förut sagt, att de äro vältaliga dessa siffror, och jag kan icke finna annat, än att de måste anses i hög grad vara det. Den erfarenhet, som dessa siffror gifva vid handen, är också erkänd från en hel del sjöfartshåll. Handels- och sjöfartskomitén infordrade yttranden från samtliga handels- och sjöfartsnämnder i riket och tillika från sjöassuransföreningar och sjöassurans-

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

bolag samt äfven från enskilda personer, som voro intresserade i frågan. Af handels- och sjöfartskomitén, som dock var obenägen för åtgärder i ifrågavarande afseende, konstateras, att i dessa yttranden skarpt klagas öfver, att sjölagens bestämmelser till tryggande af fartygens sjövärdighet icke efterlefdes. En handels- och sjöfartsnämnd, den i Halmstad, yttrade: »De flesta olyckor till sjös torde vara förorsakade af ett eller annat fel, försummelse eller snikenhet (t. ex. otillräckligt manskap, snålhet på olja till signallanternor, för sparsam garnering vid spanmålslastning, m. m.), som icke genom det sätt, hvarpå sjöförklaringar vanligen afgifvas inför rådhusrätt, blifva konstaterade, och ännu mindre kunna befordras till straff.» Äfven handels- och sjöfartsnämnden i Malmö framhåller behofvet af skärpt kontroll, och Malmö sjöfartsförening säger sig anse, att grunden till den svenska sjöfartsnäringens efterblifna tillstånd ligger djupare än uti den nuvarande lagstiftningen, samt yttrar vidare: »Lagstiftningen rörande sjöfartsnäringen har i allmänhet under innevarande århundrade icke hållit jemna steg med de kraf, verldshandelns och samfärdsmedlens utveckling samt ekonomiska och politiska förhållanden stält på densamma. Att rigta bestämda anmärkningar mot den nuvarande lagstiftningen vore derför obilligt, men i första hand synes önskvärdt vara att få införd en verksam fartygskontroll, afseende höjande af svenska handelsflottans materiel.» Ja, äfven från enskilda sjöfartsidkare klagas öfver bristen på kontroll och bristen på en officiel myndighet, som kunde öfva inspektion öfver fartygen. I samma rigtning yttra sig äfven en hel del sjöassuransföreningar och sjöassuransbolag. Jag har velat anföra detta för att visa, att äfven från sjöfartshåll och mycket kompetent sådant erkännes behofvet af att något göres i detta hänseende.

En annan sida af saken och en mycket vigtig sådan framhålles i dessa yttranden. Det är nemligen för närvarande så, att från utlandet och icke minst från Norge inköpas en mängd dåliga och utrangerade fartyg. Från vissa delar af vestkusten i synnerhet höres en sådan klagan. Så t. ex. yttrar handels- och sjöfartsnämnden i Halmstad: »Äfvenledes torde misstroendet i Sverige bero på, att man här i allt för stor mängd inköper i andra länder såsom otidsenliga utrangerade fartyg. Det behöfs alldeles gifvet bestämmelser om, att sådana fartyg underkastas besigtning, så att vi komma derhän, att utländingarne icke till oss sälja sådana dåliga fartyg, som de sjelfva icke kunna eller vilja hafva qvar.» Det sista framhålles äfven af sjöförsäkringsbolagen. De påyrka »ur ren humanitetssynpunkt, ej mindre än ur assuranssynpunkt» kontroll öfver från utlandet inköpta fartyg.

Se vi till, huru det förhåller sig i våra grannländer, finna vi, att man äfven der satt sig i rörelse för att genomföra betryggande åtgärder i detta hänseende. I Norge tillsatte Stortinget 1894 en komité, som inkommit med förslag till lag om statskontroll

öfver fartygs sjöduglighet. Denna komité delade sig i två partier, en majoritet och en minoritet, men båda partierna ansågo, att åtgärder i detta afseende voro nödvändiga. I Danmark tillsattes 1897 likaledes en komité för att taga i öfvervägande, huruvida nya bestämmelser erfordrades rörande ångfartygs utrustning och tillsyn öfver dem.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Genom hvad jag nu anfört anser jag mig verkligen hafva visat, att åtgärder för bättre kontroll i förevarande afseende äro nödvändiga, och att det alls icke är tillräckligt att komma med blott det förslag, som utskottet framstält.

Det återstår nu för mig att förklara, hvarför reservanterna icke kunnat gå med på motionärernas förslag. Detta beror i första rummet derpå, att motionärerna hafva i sina motioner begärt en fullständig lagstiftning i detta hänseende, en lagstiftning, angående hvilken man dock icke är redo att bestämma, i hvilken rigtning den bör gå förr än efter fullständig utredning. Det är sålunda detta senare, vi nu behöfva. Det nyss upplästa skrifvelseförslag, som en af motionärerna nu framlagt, har visserligen häft denna svårighet, i det att han deruti begär en utredning. Jag kan dock i alla fall icke vara med på detta skrifvelseförslag, icke derför att jag icke anser, att det kunde vara lämpligt, att Kongl. Maj:t utredde äfven t. ex. förhållandena om lastlinie och däckslast, utan derför att jag ej anser, att frågan är så klar, att Riksdagen bör gå och begära en lagstiftning i afseende på dessa saker. Hvad beträffar förslaget om lastlinie, så är, som bekant, England det enda land, som vedertagit bestämmelser om lastlinie. Det har emellertid icke efterföljts i detta afseende af ett enda land i Europa, oaktadt denna lagstiftning varat i 25 år, och oaktadt de öfriga europeiska länderna haft en så kraftig sporre att antaga en sådan lagstiftning som just den omständigheten, att England tillämpar dessa bestämmelser icke allenast på sina egna fartyg, utan äfven på andra nationers. Det är nemligen så, att andra nationers fartyg, då de kommit till engelska hamnar, nödgas underkasta sig de i England gällande bestämmelserna. Vid sjöfartsmöten och äfven vid andra tillfällen har det framhållits såsom nödvändigt, att andra länder följde efter i detta hänseende just på grund af nämnda omständighet, men icke dess mindre hafva alla förslag i den vägen blifvit afvisade. Majoriteten af den ofvan omnämnda norska komitén ansåg sig ej heller böra komma med förslag om lagstiftning om lastlinie. Sedan detta komitéförslag öfverlemnats från Stortinget till regeringen, har regeringen lemnat tillfälle åt norska sjöfartsintresserade myndigheter att inkomma med yttranden öfver förslaget. Af dessa yttranden, — jag har tagit del af sådana från Arendals, Kristiansands, Porsgrunds och Farsunds sjömansföreningar samt Bergens rederiförening — jag ber herrarne fästa uppmärksamheten på, att de fyra förstnämnda icke voro *redare*föreningar, utan *sjömans*föreningar — framgår, att meningarna voro

Ang. bestämmelser till medverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

i allra högsta grad delade. De flesta af dem ville dock afböja stadgande om lastlinie. Hvad beträffar frågan om däckslasten, så finnas icke heller härom lagbestämmelser i något enda land i Europa mer än i England. Sådana bestämmelser hafva föreslagits af den norska komiténs såväl majoritet som minoritet, men de nyss omförmälda yttrandena från sjömansföreningarna gå i den rigtningen, att de lika ofta afstyrka som tillstyrka. Men äfven de, som tillstyrka, säga, att man icke kan tänka att genomföra sådana bestämmelser, utan att de blifva internationella. Det kan icke heller tänkas, att Norge eller Sverige skulle kunna, såsom i England göres, ålägga främmande fartyg i våra hamnar att underkasta sig bestämmelser angående lastlinie eller däckslast. Under sådana förhållanden torde det äfven för oss vara alldeles omöjligt att tänka på att införa sådana bestämmelser. Som sagdt, jag anser, att frågan är alldeles för litet utredd, för att Riksdagen nu skulle gå in till Kongl. Maj:t med begäran om en lagstiftning i detta hänseende. Jag har, som sagdt, ingenting emot, att Kongl. Maj:t ändå utreder frågan, men jag anser det icke lämpligt, att Riksdagen nu hos Kongl. Maj:t begär en lagstiftning i ämnet. Och min tro är, att om reservanternas förslag om kontroll och besigtning af fartyg antages, kommer denna utredning ändå att följa med, ty det måste ovilkorligen vara besigtningsregler för ernående af klarhet och precision rörande hvad som skall besigtigas. Reservanternas förslag kommer derför att i alla fall medföra utredning jemväl i sist berörda två hänseenden, men man behöfver icke binda sig till förslagen om lastlinie- och däckslastbestämmelser. Jag anser alltså, att det af reservanterna framstälda förslaget i nämnda afseende är alldeles till fyllest.

Återstår till sist den fråga, som framkastades af den andre talaren å stockholmsbänken. Det är en konstitutionel fråga, och jag vill icke alls inlåta mig på någon tvist om, huruvida de eventuella åtgärder i detta hänseende, som af Kongl. Maj:t möjligen komma att finnas lämpliga, falla under Kongl. Maj:ts ekonomiska lagstiftning eller icke. Men jag tror för min del icke heller, att faran af att skrifva så, som utskottet föreslagit, är så särdeles stor.

Det har talats om, att utskottet skulle haft någon förledare i detta hänseende. Ja, hvad det beträffar, ber jag att få erinra om hvad som förekom, då sjölagen af 1891 antogs utaf Riksdagen. Det förelåg då ett af en komité, hvars ordförande var landshöfding Bergström och bland hvars bisittare var justitierådet Afzelius, afgifvet förslag, hvilket också gick igenom i Riksdagen. I detta förslag finnas uti § 28 bestämmelser, som äro lika lydande med dem uti 26 § sjölagen. Motsvarande bestämmelser finnas också i de norska och danska sjölagarne. Det var nemligen så, att den nämnda komitén var en internationel skandinavisk komité, som utarbetade öfverensstämmande förslag till sjölagar i de tre skandinaviska länderna, hvilka också framlades till antagande samtidigt i

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

dessa länder. I de norska och danska förslagen likasom i dessa länders sjölagar finnes en paragraf, som alldeles, både till ord och innehåll, motsvarar § 26 i svenska sjölagen. Men i de norska och danska sjölagarne har man ansett nödigt att vid denna paragraf foga en så lydande bestämmelse: »Närmare föreskrifter och regler angående fartygs utrustning, förseende med förnödenheter och lastning, så ock om inlastning och förande af sprängämnen och eldfarliga eller frätande varor meddelas af Konungen; och befälhafvaren är ansvarig för deras iakttagande.» — I både Danmark och Norge har man sålunda aktat nödigt särskildt förbehålla Kongl. Maj:t rätt att utfärda bestämmelser i afseenden, jemförliga med dem, som här äro i fråga; och vi behöfva väl ej vara ängsligare än i Norge. — I den svenska sjölagen saknas motsvarande stadgande; men skälet dertill angifva de *svenska* komitérade i motiven sålunda: »Då Konungens rätt att på detta område i administrativ väg gifva närmare föreskrifter är otvifvelaktig, har det svenska förslaget icke såsom det norsk-danska haft nödigt upptaga något stadgande i sådant hänseende.» — Ja, detta är det resonnement, utskottet följt; och har det haft någon förledare, har det väl alltså varit författarne af sjölagen, hvilkas arbete af Riksdagen godkänts. Emellertid får jag för min del upprigtigt tillkännagifva, att jag icke har det allra ringaste emot, att Riksdagen nu begär att få del af de lagbestämmelser, som Kongl. Maj:t i detta hänseende finner lämpliga, derest till exempel reservationen skulle bifallas. Och derför kommer jag också att framställa yrkande, att till reservationen fogas ett tillägg af följande lydelse: »samt derefter till Riksdagen inkommer med förslag till de lagbestämmelser, hvartill utredningen kan gifva anledning.»

Jag vill nu till sist ännu en gång återkomma till behofvet af bestämmelser i detta hänseende och vill då erinra om, att i Norge har skeppsredareföreningens bestyrelse, som ju representerar rederiintressena, yttrat sig så, att om den än icke kunde vara med om två väsentliga punkter — dermed afses frågorna om däckslast och lastlinie — och derför för sin del protesterat mot det framlagda förslaget i dessa afseenden, så erkände den likväl i alla fall, att en mer effektiv kontroll öfver fartygens sjöduglighet, än som nu förefans, vore oundgängligen nödvändig; och den fortsätter i annat sammanhang: »Hvad som kräfves och hvad de norska redarne fordra likaså bestämdt som öfriga intresserade är en kontroll både med hänsyn till lastningen, specielt däckslasten, och till skrof och utrustning i det hela. Att vi få en sådan, ligger i hela skeppsfartens intresse.» Och A och O här vid lag är just denna kontroll. Det är om den, vi skola skrifva till Kongl. Maj:t, och icke om saker, hvilka ännu äro för litet utredda, för att vi skulle kunna bestämdt uttala oss om desamma.

Herr talman, jag yrkar bifall till reservationen med det af mig nu gjorda tillägget.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Herr Öhngren: Herr grefve och talman! Mine herrar! Jag har närmast blifvit uppkallad af ett yttrande utaf kapten Ödman. Då kraf på säkerhetsåtgärder om bord å fartyg gång efter annan framkommit, anser jag dermed vara visadt, att behof i den rigtningen i mer eller mindre mån verkligen förefinnes. Och då, såsom här nämnts, England, som ju har verldens största handelsflotta, i detta hänseende gått så långt, att der i lag bestämts en lastlinie, anser jag yttermera behofvet af säkerhetsåtgärder vara till fullo bevisadt. Men i motsats till den ärade motionären anser jag, att vi snabbare och säkrare kunna nå vårt önskningsmål, om vi nu söka göra den lag, som redan finnes, *effektiv,* i stället för att söka åstadkomma en ny sådan. Herr kapten Ödman har återgifvit 26 § af sjölagen, men icke i det syfte, som jag nu ämnar åberopa paragrafen, utan i ett motsatt syfte. Kapten Ödman åberopade, att den innehåller sådana bestämmelser — han yttrade sig icke så, men det torde hafva varit hans mening — att om de efterlefdes, skulle helt säkert de allra flesta af de betänkligheter, som nu förefinnas, vara undanröjda. Jag tror emellertid, att kapten Ödman lika väl som jag — och mycket bättre — känner till, att så icke är förhållandet. Dessa bestämmelser efterlefvas i sjelfva verket icke, eller åtminstone i det allra mesta icke. Orsaken härtill anser jag ligga i den omständigheten, att lagstiftarne ansett, att sjömannen skulle vara den, hvilken skulle angifva sin befälhafvare eller sitt rederi. Tydligtvis saknar sjömannen i de allra flesta fall förutsättningarna för att inlåta sig på någonting sådant. Och skulle någon eller några af dem verkligen tänka på saken och läsa igenom denna lag, som de nog torde göra, möta dem lagbestämmelser, som kapten Ödman icke behagat i ringaste mån vidröra. Uti 87 § i sjölagen förekommer denna bestämmelse: »Befinnes vid anställd besigtning, att skälig anledning till klagan saknats, skola de, som begärt besigtningen, ersätta all derigenom orsakad kostnad och skada.» Nå ja, det kan ju hafva skäl för sig. Men nu längre fram i § 302 bestämmes: »Har sjöman påkallat besigtning af fartyg, på sätt i 87 § sägs, och finnes vid företagen besigtning, att uppgiften om fartygets bristande sjövärdighet saknat rimlig grund, dömes till böter, ej under femtio kronor, eller till fängelse i högst två månader. Har sjömannen härvid handlat i uppsåt att bereda sig eller annan fördel eller att göra skada, må till straffarbete i högst två år dömas.» Man kan icke tänka sig, att en sjöman, eller flertalet af dem åtminstone, sitter inne med så mycken juridisk kunskap, att han icke förskräckes af en sådan bestämmelse som den här åberopade. Det är möjligt, att dessa bestämmelsers innebörd icke är så farlig, som det låter. Men nog tror jag, att en sjöman, som läst igenom sjölagen, åtminstone fruktar för dylika bestämmelser och till följd deraf uraktlåter att klaga. Han tiger och lider. Och jag är öfvertygad, att han också får lida.

Jag vill icke upptaga tiden längre, utan under förhoppning,

att denna kammare nu liksom för två år sedan behjertar sjömännens tysta strid för sitt uppehälle och besluter att ingå till Kongl. Maj:t med en skrifvelse om utredning i det syfte, som här blifvit omnämndt, och under förhoppning, att — ehuru det ligger utom motionens område — Kongl. Maj:t i ett sådant fall jemväl skall taga under ompröfning hvad jag nu har omnämnt, nemligen den brist på kontroll, som jag anser ligga deri, att sjömännen skola vara angifvare, och framför allt under förhoppning tillika, att, då utredning skall verkställas, äfven sjömän, hvilka saken ju närmast rör, blifva hörda och icke allenast redare och befälhafvare, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservanternas förslag med det tillägg, som af herr landssekreteraren Widén blifvit gjordt.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Herr Wallenberg: Herr talman! Det är en mycket svår fråga, som vi nu hafva under behandling, svår derför, att man såsom faktorer har att taga i betraktande såväl sakkunskap af rent teknisk natur och erfarenhet som ock derjemte känslor. Den, som första gången tager denna fråga under ompröfning, låter så gerna hänföra sig af hvad som anföres om hjelp och skydd för de betryckta sjömännen. Man tager lätt allt för mycket hänsyn till de fantasifoster, som uppmålas, men som dock i de flesta fall hafva bra liten motsvarighet i verkligheten, om än det måste erkännas, att inom sjölifvet många gånger verkligheten kan vara värre, än hvad till och med fantasien kan måla. Det gäller dervid att hålla rätt kurs mellan fantasien och verkligheten; och det är derför, som jag vågar säga, att denna fråga är så oändligt svår. Hvad än lagstiftaren måtte skrifva i syfte att söka trygga utöfvarne af sjöfartsnäringen mot fara, och i hvilken grad det än må uppstaplas lagparagraf på lagparagraf, är och förblir det visst, att sjöfartsnäringen är i sin utöfning en farlig näring och att ett minskande af farorna mera beror af skickligheten och erfarenheten vid dess utöfvande än genom att foga lagparagraf till lagparagraf.

Emellertid tillåter jag mig i fråga om detta ämne till en början söka finna den rätta utgångspunkten. Frågan gäller bestämmelser, hvilka, om de infördes, skulle drabba de stora ångfartygen lika väl som de små segelfartygen. För att emellertid icke låta komma mig till last att hafva talat i egen sak, vill jag först söka påvisa, hvilken ställning redarne af de stora ångfartygen i allmänhet intaga i förhållande till ett eventuelt motstånd mot den nu förevarande lagen. Der vid lag har jag icke någon senare eller mera tillförlitlig statistik än den, som utfärdats af Lloyds register för 1898. Jag kommer äfven att anföra en siffra ur denna statistik för att ådagalägga, hvad inflytande den ifrågasatta lagstiftningen har på de större ångfartygsegarne. Jag vill derjemte framhålla, att denna statistik, enligt min uppfattning, är den mest säkra, den minst vilseledande. Såväl den, som lemnats af kommerskollegium angående sjöfarten, som den, hvilken anförts

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

i annat sammanhang, äro mer eller mindre vilseledande på den grund, att källorna äfvensom den statistiska bearbetningen icke äro fullt tillfredsställande.

För att bevisa detta, vill jag exempelvis anföra, att bland fartyg, som gå förlorade i Sverige enligt kommerskollegii utredning, inneslutas äfven sådana, som afförts ur fartygsregistret såsom kondemnerade eller slopade. Då kondemnering i många fall och slopning alltid afse att undanrödja olämpliga fartyg, synes icke denna statistik kunna anföras såsom bevis för att vi hafva det sämre ställdt hos oss än i andra länder.

Den uppgift ur Lloyds statistik, som jag emellertid vill anföra, baserar sig på det förmodligen säkraste material, som finnes; der spelar nemligen assuradörernas intresse in, hvilket bjuder dem att se till, att denna statistik blir den mest säkra och tillfyllestgörande. I den statistiken uppgifves för 1898 i fråga om ångfartyg, att 1,52 % utaf det antal ångfartyg, som eges af Sverige, gått förlorade. Samtidigt hade i andra länder, såsom exempelvis Frankrike, förlorats 3,89 %. I England, Amerika, Österrike-Ungern, Holland, Frankrike, Tyskland, Italien, Norge och Spanien hade siffran för ångfartyg öfver 100 ton varit ofördelaktigare än i Sverige. I endast *två* länder af de här upptagna — Danmark och Ryssland — hafva siffrorna varit något, men ganska litet, fördelaktigare, nemligen för det förstnämnda landet 0,98 och för det senare 0,77 %. Således kunna vi der se, att frågan berör egentligen icke så mycket redarne för ångfartyg, och att jag således, såsom varande endast redare för ångfartyg, har rätt att gent emot denna fråga ställa mig ganska opartisk.

Det synes mig icke kunna blifva fråga om att stifta en lag för att motverka de med sjöfarten förbundna faror, förrän statistiken ådagalägger, att vi äro sämre stälda i detta hänseende än andra länder. Ty ingen kan bestrida, att en dylik lag utgör en tunga, som naturligtvis icke bör påläggas i onödan, utan endast på grund af verkliga skäl.

I fråga om de seglande fartygen må jag erkänna, att vi stå ofördelaktigare än hvad man i allmänhet gör i andra länder i Europa. Särskildt är procenttalet i förhållande till antalet ofördelaktigt. Detta beror naturligtvis på, att våra mindre segelfartyg trafikera farvatten, som äro grunduppfylda, svårtillgängliga och i allmänhet kanske erbjuda större faror för strandning, än hvad fallet är i andra länder med öppna kuster. Men det är icke derför sagdt, att hos oss förlusten af menniskolif är större än i andra länder, snarare tvärt om. Jag kan emellertid icke bestämdt påstå det, ty jag har icke haft tillgång till någon statistik. Men det torde vara klart, att, om man sätter på grund i våra farvatten, der icke fartyg i regel omedelbart slås sönder, faran för folket om bord är mindre, än om man sätter på land på de engelska, spanska eller franska kusterna, der en ofantligt våldsam sjö genast slår

sönder fartyget, och tidvattnet äfven bidrager till, att fartygen mera sällan kunna bergas, än hvad förhållandet är vid våra kuster.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Se vi nu till med afseende å dessa segelfartyg, i fråga om hvilka — jag erkänner det villigt — vi stå något ofördelaktigare, hvad antalet beträffar, än i andra länder, af hvad storlek de äro, så framgår, att i England under 1898 medelstorleken på förlorade fartyg varit omkring 700 ton, då deremot medelstorleken hos oss varit endast 300 ton, således ett jemförelsevis litet fartyg. Jag har med framhållandet af dessa siffror velat ådagalägga, att, om nu någon åtgärd vidtages i detta hänseende, *denna träffar den lilla sjöfarten,* den, på hvilken hela vår kustbefolkning sedan urminnes tid förtjenar sitt lefvebröd. Den träffar icke representanterna för den stora sjöfarten; det gäller för dem högst någon liten minskning i deras vinst; men någon afsevärd roll spelar detta icke i jemförelse med den hämmande inverkan, dessa åtgärder komma att utöfva på den lilla sjöfarten. Vi hafva ock fått vitsord ifrån ett håll, som jag för min del i detta hänseende anser mycket kompetent, nemligen ordföranden för sjömans- och eldarefackföreningen och svenska transportarbetareförbundet herr Charles Lindby, hvilken har alla trådar i sina händer med afseende på de önskemål, som från arbetarnes sida i detta hänseende kunna komma att göra sig gällande. Han anförde vid 1897 års nordiska sjöfartsmöte, som bestod af skeppsredare och utöfvare af sjöfarten från Sverige, Norge, Danmark och Finland, till ett antal af öfver 400 personer, att han hyste den åsigten, att en lastlinie vore väl behöflig, men icke derför, att man borde hafva lagbestämmelser för att öfva tryck på de närvarande skeppsredarne, ty den största delen af dem vore sådana, som icke ville öfverlasta sina fartyg. Herr Lindby gifver således vitsord derom — hvad jag sjelf sökt påvisa — att dessa bestämmelser icke träffa de stora skeppsredarne, utan de små. Och han erkänner, att enskilda fall kunna finnas, då ett skepp reder sig bättre, om det är tyngre lastadt, ehuru detta icke gäller om den största delen af fartyg. Han är kompetent att bedöma denna fråga, ty han har haft öfverläggningar med dessa personer, hvilkas talan han för.

Nu kan man säga: är det då icke behöfligt och nödvändigt att förhindra, att dessa små segelfartyg gå förlorade? Jo, om metoden för att nå detta mål vore af den beskaffenhet, att man icke måste hänföra saken till den bekanta regeln: »Kuren lyckades, men patienten afled». Jag för min del har den meningen, att, om denna lagstiftning införes hos oss, kuren nog lyckas, men den mindre sjöfarten kommer att försvinna. Och hvad skulle det betyda för oss, om denna mindre sjöfart skulle försvinna? Icke att vi förlorade ett mycket stort kapital, ty i denna mindre sjöfart äro icke så stora kapital placerade. Det torde dock, efter hvad jag kan antaga, gälla omkring 10 à 15 millioner kronor. Det är icke någon så betydande del af nationalegendomen, att fördenskull denna sjöfarts förlust vore

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

oersättlig. Men saken har en annan vida vigtigare sida: på denna mindre sjöfart är det, som en af betingelserna för oss såsom sjöfarande nation hvilar, emedan derigenom skapas ett dugligt och dugtigt sjöfolk. Det är på dessa mindre fartyg, sjömanskapet utvecklar sig, det sjömanskap, som är så oändligt vigtigt, för att vi skola kunna göra oss gällande såsom sjöfarande nation och för att erhålla en kärntrupp för bemanning af flottan. På ett ångfartyg — det kan jag tryggt påstå — utvecklas icke sjömanskapet tillnärmelsevis på samma sätt som på ett segelfartyg. Litet hvar vet, att på ett ångfartyg maskinerna fullgöra detsamma som seglen på segelfartyg. Hela tjenstgöringen ombord för folket består uti att hafva hand om maskinerna. Det är således icke sjömannen, utan maskinisten och eldaren, som der behöfvas; och de blifva aldrig kompetenta att föra ett ångfartyg. Detsamma gäller om den person, som står vid rodret på ett ångfartyg. Icke behöfs det något särskildt sjömanskap i vanliga fall för att stå vid ratten på ett stort fartyg, framdrifvet af maskin. Men det behöfs i vissa fall, exempelvis då fråga är om att berga en man, som gått öfver bord, då en båt skall sättas i sjön för att rädda honom. Då duger icke förste, bäste man från kajen, som kanske gjort ett antal resor öfver Nordsjön i vackert väder, stående vid rodret eller sittande på utkik; han är icke kompetent att rädda den, som gått öfver bord. Då fordras sjömanskap för att kunna fullgöra den uppgiften, och det sjömanskapet vinnes endast på seglande fartyg, der krafterna stundom måste spännas till det yttersta, der man måste utfinna de allra bästa medel för att med liten kraft åstadkomma de största verkningar. Det är det herravälde öfver naturkrafterna, som menniskan genom fintlighet och erfarenhet uppnår, som vi sjöfolk kalla *sjömanskap,* och hvilket i sig innefattar egenskaper, hvilka endast på seglande fartyg utvecklas.

Deri ligger betydelsen i att bibehålla den seglande flottan och i synnerhet den mindre seglande flottan i så stor utsträckning som möjligt. Tagen I bort den mindre seglande flottan eller stiften I en lag, som gör, att den mindre seglande flottan försvinner, så adjö med sjömanskap, adjö med sjöfarten! I andra länder, der lokala geografiska förhållanden gjort, att den seglande flottan försvunnit fortare än hos oss, har man funnit nödvändigt beakta denna omständighet. Man har varit nödsakad inrätta särskilda *seglande skolfartyg* för att uppehålla sjömanskap hos dem, som en gång skola blifva befäl på ångfartyg. Skulle vi sålunda nu stifta en lag, som tar bort den mindre seglande flottan hos oss, så måste vi vara beredda att gå samma väg. Men vi få då ett material, hvad folket beträffar, som är vida underlägset det nuvarande, hvilket vi fått på den naturliga, nedärfda traditionens väg, der sonen har aktning för det yrke, som fadern utöfvar.

Emellertid har man talat om åtskilliga detaljbestämmelser, som skulle ingå i den ifrågasatta lagstiftningen. Man har sökt att få

en lagstiftning om lastlinie, om fartygs öfverlastning, om medikamenter och om en hel mängd andra saker. Men jag undrar just, om man har gjort klart för sig hvad man dermed begär. Är det någon af dem, som upptagit frågan ur allmän humanitär synpunkt, hvilken jag högaktar och förstår, men hvilken jag ej tror, att Andra Kammaren utan att hafva grundligt undersökt saken skall låta blifva allena bestämmande, är det någon af dessa, säger jag, som tänkt sig in i frågan i hela dess omfattning? Om dessa herrar gjorde det, tror jag, att de ganska snart skulle finna, att det dock har sina betänkligheter att komma med en dylik lagstiftning. Man har alldeles icke hänfört sig till sådana omständigheter, som från min synpunkt skulle vara mycket naturliga. Man har sagt, att anledningen, hvarför förslaget ej vunnit understöd af komitéer och möten af sakkunniga, varit den, att i dessa deltagit endast skeppsredare. Man har aldrig förmodat, att dessa personer, som suttit i den långa rad af komitéer i alla länder, hvilka behandlat denna fråga, och som dervid afstyrkt ifrågavarande lagstiftningsåtgärder, stödt sina beslut på tekniska skäl. Man har endast antagit, att de äro redare, att de äro skojare, att de vilja uppoffra besättningens lif för att få större förtjenst. Detta har varit den utomordentligt aktningsvärda motivering, som man trott ligga till grund. Man har ej velat tänka sig in i frågan och anföra fakta, så att det kunde blifva en saklig diskussion, utan uteslutande användt allmänna fraser och åberopat humanitära omständigheter och hänsyn. Man har icke velat anföra sakliga omständigheter, när det är fråga om ett specielt yrke, som fordrar sådan detaljkännedom och erfarenhet som just sjömansyrket.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

För att tala om lastlinie, har jag här ett certifikat om lastlinies anbringande i England. Det är afsedt att ifyllas, och det är ej mindre än fyrtiosex punkter, som skola besvaras till ledning för den, till hvilken man har att vända sig för att få ett lastmärke utsatt. Sedan skall på grund af dessa svar vederbörande myndighet afgöra, hvar lastmärket skall utsättas. Man kunde då tro, att detta bestämmande från myndighetens sida skulle grunda sig på vissa bestämda faktiska siffror, vissa bestämda mått. Nej, så är visst icke fallet, utan reglerna, grunderna för lastmärkets fastställande äro fullkomligt *empiriska*, hvarmed jag i detta fall förstår ett visst medeltal, taget på känn. Man baserar sig ej på ett rättvist afvägande af den ena faktorn emot den andra, utan det är endast på känn, som man fastslagit reglerna för lastmärkenas åsättande. Jag respekterar i hög grad de personer, som i England hafva ombesörjandet häraf sig anförtrodt och som hafva stor erfarenhet bakom sig. Men om man nu här i Sverige, såsom jag i hög grad anser vara önskvärdt, skulle kunna utöfva kontroll på fartygen, så är det dock nästan omöjligt att tänka sig, att det på alla små platser på våra långsträckta kuster skulle finnas personer, som vore fullt sakkunniga, för att bilda en kommission, som skulle

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

underkasta alla våra segelfartyg en besigtning med ty åtföljande kostnader. Det är dessutom att märka, att åtskilliga af dessa besigtningar ej kunna göras utan att fartyget dockas, och då kommer i betraktande äfven den omständigheten, att vi ej hafva dockor på mera än fyra ställen. Skulle man då tänka sig, om lagen komme till stånd, att segelfartyg skulle infinna sig vid en docka för att undergå dockbesigtning — hvart skulle det leda? Nej, mina herrar, det är icke utan skäl, som fackmännen i denna sak ställa sig så skeptiska, som fallet är. Och det hafva de gjort i alla länder!

Det var England, som började med denna lagstiftning. Och huru kom den till stånd der? Jo, det skedde i början på 1870-talet af, såsom jag anser, mycket naturliga och befogade skäl. Vid denna tid hade tekniken inom skeppsbyggeriet kommit in på den bogen, att man ville bygga ångfartyg och segelfartyg af jern. Det förefaller då rätt naturligt, att, när man såg att tekniken tog den utvecklingen, man också fann, att träfartygens dagar snart skulle vara räknade, att dessa komme att försvinna och att det således ingen anledning var att underhålla dem, då ingen längre fram komme att använda dem. Der fingo vi då de flytande likkistorna. För att förekomma olägenheten häraf var man tvungen att stifta en lag, som underkastade fartygen besigtning. Detta var orsaken. Nu hafva vi i allmänhet ej någon sådan orsak här i Sverige. Vi hafva ingen annan grund att stå på i detta fall än statistiken; den bör naturligtvis vara grundläggande för hvad vi härutinnan åsyfta, men ingenting annat.

Kunde man träffa allenast de öfveråriga fartygen, vore intet att säga derom, men detta torde ej vara så lätt åstadkommet.

Sedan frågan kommit upp i olika länder, har man, såsom jag antydt, i hvarje land noga undersökt den och visserligen funnit, att det i och för sig kunde vara mycket önskvärdt, om det åsyftade ändamålet kunde vinnas. Men i hvarje fall har man funnit olägenheterna af speciallagstiftning vara allt för betungande. Enda sättet för frågans lösning är att komma till internationella bestämmelser. Man har derför i alla komitéer och vid alla undersökningar kommit till det resultatet, att det icke låter sig göra att stifta en sådan lag, som här är ifrågasatt. Detta oaktadt är det naturligtvis ytterst önskvärdt, att man vidtager sådana åtgärder, som kunna vara betryggande mot faror på sjön. Jag vill i det hänseendet alldeles bestämdt intaga den ställningen, *att allt bör göras, som är praktiskt, men intet annat.* Härutinnan har jag förut i en komité, som hade denna fråga om hand, och äfven i handels- och sjöfartskomitén gjort mig till liflig förespråkare för det önskemålet, att sådana åtgärder vidtagas, som kunna betrygga sjöfarten, på det sätt, att vi så mycket som möjligt förkofra oss i vår kunskap i att föra fartyg. Jag vill således intaga den positionen, att, när vi se det vara omöjligt att komma på den ena vägen, vi må komma på den

andra, der vi finna, att möjlighet föreligger. Och jag anser det vara så mycket större skäl att intaga denna ställning, som jag finner, att man redan i andra länder, England, Tyskland, Danmark, slagit in på denna väg, såsom mera praktisk än den ifrågasatta lagstiftningen. Derför har jag i den komité, som hade att omarbeta befälhafvareförordningen, reserverat mig i det syftet, att jag ansåg kompetensen hos befälhafvarne böra höjas, på det att man sålunda skulle kunna råda bot för en olägenhet, som jag och andra funnit ej kunna afhjelpas på annat sätt. Jag tror visserligen ej, att man derigenom skulle komma till något absolut godt, men dock till ett bättre än det nuvarande, och det vore ju alltid något.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Jag tillåter mig med anledning af hvad jag nu anfört hemställa, att kammaren ville bifalla utskottets förslag med det tillägg, jag i afgifven resevation tagit mig friheten föreslå, och som afser, att kompetensen hos befälhafvarne måtte något höjas.

Häruti instämde herrar *Meyer* och *Sandquist*.

Herr Kinnman: Herr talman, mina herrar! Jag ber först att få instämma i det yrkande, som vid början af diskussionen i denna fråga framstäldes af herr Smith. Jag ber vidare att få tacka reservanetrna vid detta utskottsutlåtande för hvad de gjort åt denna sak och för den omtanke, de visat för sjöfolket och dess bästa.

Derefter vill jag öfvergå till att så hastigt som möjligt granska föreliggande utlåtande af utskottet. Jag tror, att utskottet deri gjort sig skyldigt till en missuppfattning af hvad motionärerna afsett. Vi hafva icke åsyftat någon principiel förändring af sjölagen, vi hafva ej afsett förändringar på det sätt, som framstälts i detta utlåtande, utan endast att lagen bör lemna detaljerade bestämmelser om hvad lagen menar med de obestämda föreskrifterna om hvad som är kriminelt och hvad som icke är kriminelt.

Här har talats om 26 § i sjölagen, som finnes intagen i utskottets utlåtande. Den innehåller endast sådana bestämmelser, som att befälhafvaren skall tillse, t. ex., att fartyget icke skall intaga större last, än som det kan beqvämligen bära — ja, så tillägges det också »och rymma», men hvad dermed afses, förstår jag verkligen ej — och vidare, att, om däckslast lämpligen kan föras, sådan må medtagas, och slutligen några andra föreskrifter rörande säkerhetsåtgärderna ombord, men det lemnas alls icke några föreskrifter om huru alla dessa säkerhetsåtgärder skola i detalj vara beskaffade.

Utskottet har sammanfört denna § 26 med § 32, alldeles som om dessa paragrafer skulle afse ungefär samma saker. Men det är *en* sak att föreskrifva, hur fartyget skall vara utrustadt vid början af sin färd, det är då fråga om åtgärder, som det åligger företrädesvis redaren att föreskrifva och öfvervaka, att de vidtagas. Om deremot under resans fortgång någon skada skett eller hotar fartyget, så är det klart, att då är det befälhafvarens skyldighet

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

att sörja för att de af redaren till fartygets säkerhet träffade anstalter vidmagthållas. Som sagdt, innan fartyget börjat sin resa, är det oftast redaren, som lemnar föreskrifter om lastning och dylikt; han behöfver icke göra det på ett direkt sätt till befälhafvaren, ty han kan på många andra sätt så, att han sjelf undgår ansvar, låta befälhafvaren erfara sina önskningar i detta afseende. Klart är derför, att befälhafvaren, beroende som han är af redaren, icke kan vara någon absolut auktoritet att lägga ansvaret på i fråga om att de erforderliga säkerhetsåtgärderna verkligen vidtagas. En person har nu t. ex. antagits såsom befälhafvare för ett fartyg; han kan då när som helst och utan uppgifven anledning afskedas. Skulle befälhafvaren säga till redaren, att han anser fartyget icke kunna intaga mera last än så eller så, svarar kanske redaren med att framkasta något sådant som: »det är ju tråkigt, att kaptenen har så liten insigt och så dålig uppfattning om hvad fartyget kan tåla», ja, han kan till och med komma med förebråelser mot befälhafvaren, att han skulle vara för rädd och icke våga sig ut med fartyget så lastadt, som redaren önskar, och så skaffar han sig en ny befälhafvare; på så kort tid som en qvarts timme kan ombyte af befälhafvare vara gjordt. Hur kan då utskottet komma och begära, att befälhafvaren skall ega den auktoritet, på hvilken man kan bygga, när det gäller det erforderliga vidtagandet af säkerhetsåtgärder till besättningens skydd? På hans goda omdöme kan man ju lita, men hans auktoritet i detta fall är alldeles otillräcklig.

Man säger vidare, att det icke går an att införa sådana här bestämmelser, ty då skulle vår lagstiftning alltför mycket skilja sig från den norska och danska lagstiftningen i detta ämne. Man hör ofta talas om den öfverensstämmelse, som förefinnes mellan de svenska, norska och danska sjölagarne. Ja, denna likhet börjar med § 1 i sjölagen; den har förut sträckt sig till och med § 2, men när den nya lagen om inteckning i fartyg antogs, så ändrades § 2 i sjölagen, och då upphörde likheten i och med § 1. Derefter följa några paragrafer, som äro olika; §§ 6 och 7 deremot äro lika, och denna vexling råder undan för undan, och herr Widén har också beträffande detta anfört ett utdrag af den danska lagens bestämmelser, i § 26 sjölagen. Vi i Sverige hafva inbillat oss, att det med denna paragraf vore tillräckligt lagstiftadt för säkerhets åstadkommande, men så har det visat sig, att såväl den norska som den danska regeringen eller kanske rättare dessa lands representationer ansett, att det verkligen behöfdes en ytterligare lagstiftning, som närmare definierade och preciserade hvad som fordras, hvad som hörer till det kriminella och hvad som skall räknas till det icke-kriminella. Man har derför tillagt stadgande derom, att Konungen skulle lemna föreskrifter om just den sak, som lagen endast i allmänna ordalag omtalar. Det är här fråga om en del detaljbestämmelser, som mycket lätt kunna ordnas, föreskrifvas och göras både tydliga att fatta och klara att tillämpas; sådana be-

stämmelser vilja vi hafva, och då har befälhafvaren också fått ett skydd mot den redare, som vill tvinga honom att låta fartyget intaga mer last, än det enligt befälhafvarens åsigt tål, eller som nekar anskaffa de lifräddningsredskap och dylikt, som befälhafvaren anser nödvändiga. Befälhafvaren kan då säga till redaren: lagen säger i detta fall så och så, lagen har preciserat det så och så — och derför måste det ordnas så, som lagen säger.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Om vi i detta fall jemföra den svenska lagen med den norska och danska, så skola vi finna en betydlig skilnad beträffande befälhafvarens ställning gent emot redaren. Den svenska lagen säger, att befälhafvaren kort och godt kan när som helst utan vidare afskedas. Det händer nu ofta, att befälhafvaren tecknat konnossement eller ingått andra förbindelser, som ikläda honom personligt och ekonomiskt ansvar, men detta tages icke i betraktande, han kan ändå i ett nu afskedas, ty i Sverige har redareintresset varit vid lagens affattande mägtigt nog för att slopa alla föreslagna stadganden till skydd för befälhafvarens rättsställning. Går man deremot till den norska eller danska lagen, så står der visserligen också, att befälhafvaren kan när som helst afskedas; men skulle han redan hafva hunnit ikläda sig någon förbindelse, har rederiet icke rätt att afskeda honom, förrän det stält fullständig garanti för uppfyllandet af den sålunda ingångna förbindelsen. Det är klart, att ett sådant stadgande medför för befälhafvaren en betydligt bättre och sjelfständigare ställning än den, han enligt vår lag intager. Äfven en svensk befälhafvare kan ju hafva ingått en del förbindelser för rederiets räkning och som afse resans utförande, men han kan ändock ögonblickligen afskedas, och man tager icke i betraktande de ekonomiska svårigheter, som detta kan för honom medföra. Derför är bestämmelsen om att ansvaret för säkerhetsåtgärdernas vidtagande hvilar på befälhafvaren, icke tillräcklig, men den vore tillräcklig, om vi hade detaljerade bestämmelser angående dessa åtgärder.

Vidare har utskottet anfört tvenne omständigheter, som utskottet anser vara mycket betryggande i detta afseende. Den ena är den, att befälhafvaren nog skulle vara rädd om sitt lif och i följd deraf tvingas att, så mycket som möjligt, redan för egen del tänka på att iakttaga hithörande åtgärder, och den andra är, att besättningen, af liknande orsak, skulle vid första lämpliga tillfälle begagna sig af bestämmelserna i sjölagens 87:e paragraf samt klaga på fartygets dåliga beskaffenhet. Men ty värr förhåller det sig icke så, ty för det första äro sjömän i allmänhet icke mycket harhjertade af sig, och för det andra händer det mycket sällan, att de framkomma med en dylik klagan. Denna § 87 i sjölagen har mig veterligen icke någon enda gång blifvit tillämpad af besättningen af egen maning eller drift, utan när så skett, har det alltid varit till följd af någon sorts uppmaning från annat håll. Ty besättningen om bord på ett fartyg skulle, förutsatt att ett godt förhållande

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

mellan densamma och befälhafvaren är rådande, aldrig vilja gå och göra någon anmälan mot sin befälhafvare och försätta honom i svårigheter. Har det kommit någon fnurra på tråden, så att förhållandet om bord är mindre godt, då kunde man väl tänka sig, att en sådan anmälan skulle komma i fråga; men denna § 87 ger i alla fall ingen vidare säkerhet för fartygets hållande i sjövärdigt skick, i synnerhet som besättningen väl i de flesta fall drager sig för att göra der afsedd anmälan. Besättningen drabbas nemligen af ett mycket svårt och tungt ansvar, om det sedermera skulle befinnas, att den gjort sin anmälan i hastigt mod eller utan att tillräcklig anledning dertill förelegat. Härtill kommer, att besigtningen förrättas af personer, som stå alldeles utanför hithörande förhållanden; genom kaptenen eller någon hans agent föreslås tre personer, som ofta sedan af myndighet tillsättas, hvilka yttra sig om fartygets beskaffenhet, och de kanske säga, att fartyget är bra och mycket väl kan fortsätta sin resa. Besättningen kan mycket väl hafva haft rätt goda skäl för sin åtgärd, men det hjelper ej, den får ändå lida sitt straff, om besigtningsmännen uttala sig, att klagan varit onödig eller obefogad.

Utskottet säger vidare i slutet af det första stycket å sid. 7 i sitt betänkande, efter att hafva redogjort för de i svenska lagen förekommande föreskrifter till betryggande af fartygs sjövärdighet: »*Bestämmelser angående kompetensvilkor för befälhafvare finnas för närvarande i kongl. förordningen angående befälet å svenska handelsfartyg den 22 november 1878.*» Af det sammanhang, hvari dessa ord sålunda intagits, skulle man vilja draga den slutsats, att de i nämnda kongl. förordning innehållna föreskrifter angående befälhafvares kompetens också skulle, åtminstone i någon mån, innehålla föreskrifter om beskaffenheten af dessa säkerhetsåtgärder, som det ligger så mycken vigt uppå och som befälhafvaren är skyldig öfvervaka, att de iakttagas, såsom om gränsen för fartygets nedlastning, däckslastens storlek och grunderna för densammas beräkning, eller om de åtgärder i öfrigt, som äro nödvändiga för fartygets säkerhet. Men det finnes i denna förordning absolut icke en enda rad eller ett enda ord om den saken, hvarom undervisning icke heller meddelas i rikets navigationsskolor. Man bara säger, att det ligger i kompetensvilkoren. Jag kan icke förstå, hvarför utskottet här anför denna tirad, om icke för att dermed gifva intrycket af att dylika saker äro redan förut befälhafvaren ålagda eller meddelade. Men nej, så är icke förhållandet, utan det är endast på praktisk väg, som befälhafvaren får inhemta kunskap om hvad som erfordras för fartygets säkerhet, gränsen för dess nedlastning och mera sådant.

Det är nu alls ingen förändring af principerna för vår sjölag, som vi här påyrka, utan endast, att allt det, som nu stadgats »på ett ungefär» eller oklart blifvit uttryckt, skall något närmare bestämmas och definieras. Det kan ju hvilken dag som helst hända

en befälhafvare, som i god tro och i bästa öfvertygelse låter sitt fartyg intaga last och anser sig hafva fullkomligt iakttagit säkerhetens gränser, att sedermera vid en besigtning förrättningsmännen säga, att han har lastat ned sitt fartyg för djupt, och så kan han bli ådömd fängelsestraff. Detta är väl icke rätt, utan lagen bör säga: här eller här är gränsen för nedlastning; om denna öfverskrides, så är det straffbart enligt lag, och det vore så ofantligt lätt att då få klara bestämmelser om gränserna mellan det kriminella och det icke-kriminella.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Utskottet säger emellertid här vid lag, att det är kändt, att sjölagens bestämmelser äro fullt tillräckliga. Jag har då att till förmån för min uppfattning af saken åberopa en auktoritet, en auktoritet, som flere af utskottets ledamöter visst icke skola kunna jäfva. Vi hafva nemligen haft en komité, som hette handels- och sjöfartskomitén, en mycket stor komité, i hvilken både herr Wallenberg, som dock icke var med om den slutliga behandlingen, och flere andra skeppsredare voro ledamöter. Blott en enda gång under denna komités förhandlingar rörande detta stora verk, afsedt till sjöfartens fromma, har man kommit in på denna vigtiga fråga om säkerhetsåtgärderna om bord å fartyg, och komitén yttrar då under § 4 sid. 69: »*Under § 1 har komitén förmält sig förorda, att vid ansökan om inteckning skall fogas sjövärdighetsbevis. Bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och ansvaret derför äro i vår lag säkerligen icke tillräckliga; detta bekräftas af erfarenheten, och det vill synas oegentligt, att, medan i lagstiftningen stadgats en periodisk, preventiv kontroll öfver passagerareångfartygen samt behofvet af statens ingripande till skyddande af lif och egendom å sjön sålunda principielt erkänts, lagstiftningen lemnar omsorgen om personer, som tjena å lastångare och segelfartyg, samt om den dyrbara egendom, som å sådana föres, utan någon motsvarande kontroll. Med dessa åsigter, hvilkas närmare utvecklande icke betingas af nu föreliggande ämne, var det också gifvet, att komitén skulle understödja införandet af ett stadgande, som åtminstone i ett visst afseende skulle fylla den lucka i sjöfartslagstiftningen, komitén påvisat.*» Komitén påvisade då för ett materielt ändamål, nemligen för inteckning i fartyg, att det finnes *en lucka i lagstiftningen,* att lagstiftningen icke är tillräcklig. När man nu läser utskottets utlåtande, så ser det verkligen besynnerligt ut, när man vet, att personer, som voro med i den nämnda komitén, också sitta i utskottet, som yttrat sig i så motsatt rigtning, då det gält säkerhet för besättningar. Här hafva anförts statistiska siffror, men det anförda uttalandet, som återfinnes på 69 och 70 sidorna af handels- och sjöfartskomiténs utlåtande n:o III om fartygsinteckning, talar mer än många statistiska uppgifter, som här hafva upprepats.

Vi hafva också ett annat bevis på att en lagstiftning är nödig i detta afseende, ty då fartygsinteckningen skulle införas, hördes Nordiska skeppsredareföreningen, som eger medlemmar från både

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Sverige, Norge och Danmark, och många af dem synnerligen framstående redare. I denna förenings förslag talades om, att derest inteckningsinstitutet skulle införas, så borde i lagen införas en bestämd föreskrift, att hvarje fartyg för att kunna intecknas skulle underkastas besigtning beträffande sin sjövärdighet. Denna förening kände förhållandena rundt om och ansåg derför, att redan för en så enkel och materiel sak som inteckning i fartyg det vore nödvändigt att införa kontrollåtgärder. Skulle det då icke vara ännu mera nödvändigt att göra det för besättningens skull?

Utskottet öfvergår sedan till att tala om åtgärder till förebyggande af användandet af kondemnerade fartyg och har tillstyrkt, att sådana åtgärder borde vidtagas. Det är också verkligen ett oskick, som existerar med dessa kondemnerade fartyg, som icke vederbörligen repareras.

Det har anförts af utskottet en statistik öfver antalet kondemnerade fartyg, som åter igen registrerats. Men jag undrar, om denna statistik kan anses tillförlitlig, ty det finnes många fartyg, om hvilka anmälan icke sker, att de blifvit kondemnerade. Lagen innehåller visserligen bestämmelser om straff för underlåtelse att göra en dylik anmälan till registreringsmyndigheten, men erfarenheten visar, att det är många redare, som underlåta att göra en sådan anmälan och fortfarande använda fartygen, fastän de kondemnerats. Jag har rent tillfälligtvis och utan att söka efter några sådana fall träffat på två dylika fartyg. Det ena är en brigg från Kalmar, som heter Henrik. Den hörde förut hemma i Roslagen, men blef kondemnerad och såldes till en redare P. A. Eriksson i Kalmar. Denne redare tog briggen och lastade den utan att anmäla kondemneringen. När den kom upp till Norge, blef den ännu en gång kondemnerad, och sjörätten i Arendal gjorde anmärkning på fartygets dåliga beskaffenhet. Jag hörde i går, att den nämnde redaren i Kalmar blifvit af Stockholms rådstufvurätt fäld till 200 kronors böter, derför att han underlåtit denna anmälan.

Jag kan äfven anföra ett annat exempel. Ett fartyg, som inkom till Karlshamn i haveri, blef der kondemneradt den 16 augusti 1900, och vid förfrågan af mig i kommerskollegium, om kondemneringen blifvit anmäld, svarades nej; ingen anmälan hade gjorts. Jag har här besigtningsinstrumentet öfver detta fartyg. Det är icke värdt, att jag läser upp det, men det visar emellertid, att nästan allting på fartyget var ruttet, att alla förbindningar voro lösa och fartyget i öfrigt i sämsta skick.

Då sådant kan förekomma, vore det önskligt att få åtminstone så mycket gjordt, att det blefve något svårare att kunna använda kondemnerade fartyg, än nu är fallet, så att någon trygghet för de sjöfarande i detta afseende kunde vinnas.

Nästa fråga gäller nedlastning. Utskottet anser, att det skulle innebära någonting orimligt att i detta afseende utfärda några bestämmelser. Det är *ett olösligt problem,* säger utskottet. Det

är dock besynnerligt, att man kan komma med ett sådant påstående. Man fordrar af hvarje befälhafvare, att han i hvarje särskildt fall skall vid ansvar af fängelsestraff afgöra denna fråga, men lagstiftarne, som föreskrifva straffet, skulle deremot icke föreskrifva den gräns, hvartill man i detta fall får gå. Förhållandet är i verkligheten det, att man icke har mer än ett sätt och aldrig kommer att finna mer än ett sätt, en enda grundprincip för bestämmandet af den säkra gränsen för fartygs nedlastning. Denna beror helt och hållet på förhållandet i volym mellan den del af fartyget, som är öfver, och den del, som är under vattnet. Så snart den betingelsen är uppfyld, att icke mer än ett visst antal procent af fartygets volym ligger under vattnet, så länge är fartyget säkert; öfverskrides detta procenttal, är det det icke. Detta är en grundprincip, som man haft i alla år. Kapten Wallenberg yttrade, att man på 1870-talet införde lastlinie i England, derför att man då började bygga segelfartyg af jern. Detta är icke rigtigt, ty sådana fartyg började der användas långt förut. Denna lagstiftning hade sin anledning deri, att det fans så många träfartyg, som voro odugliga och som förorsakade förluster af menniskolif. Detta var anledningen, hvarför man slog in på en lagstiftning i detta fall.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Kapten Wallenberg visade äfven en blankett, som användes i England vid begäran om bestämmande af lastlinien, och han sade, att den innehöll 46 punkter, som skulle besvaras. Men så många frågor kan väl en redare hafva tid att besvara, i synnerhet när han har ritningar till fartyget och mätbref framför sig, ty då blir det ju ofantligt enkelt och kan icke möta ringaste svårighet att lemna erforderliga uppgifter.

Det gjordes af en annan ärad talare den anmärkningen, att vi icke på alla små platser hafva tjenstemän, som kunna verkställa dessa uträkningar. Men vi hafva ju tjenstemän, som kunna mäta fartyg. Hvarje fartyg på öfver 10 ton skall undergå mätning, och denna uträkning beträffande lastlinien är icke krångligare än sjelfva uppmätningen af fartyget. Man kan på grund af klara och tydliga tabeller, som finnas, sätta ut, huru djupt fartyget får lastas. Det blir en mycket enkel sak. Hvarje fartyg, som är öfver 10 ton, skall ju underkastas mätning, och då bör väl ej heller den nu föreslagna uträkningen vara en omöjlighet. Engelska regeringen har genom Board of Trade utfärdat en tabell för lastliniens bedömande. Man går dervid ut ifrån grundprincipen af en viss proportion mellan den del af fartygets volym, som är öfver, och den del, som är under vattnet, och med ledning häraf hafva under tabellform meddelats vissa modifikationer, som få iakttagas, och om de formulär, som herr Wallenberg omnämnde, ifyllas, så är ju lastliniens bestämmande den enklaste sak i verlden. Man har ju endast att taga ut fartygets fyllighetskoefficient, så

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

kan man, då man vet malldjupet, genast finna i tabellen på halftummen, huru högt lastlinien får gå.

Det kan ju fattas bestämmelser på många sätt, antingen man vill sätta på lastmärken eller lemna föreskrifter, som ingå i skeppshandlingarna, eller lemna författningar i tabellform, så att befälhafvarne hafva någonting att gå efter. Under hela den tid, jag varit befälhafvare, har jag ingenting bestämdt haft att åberopa mig på annat än den engelska lagen. Hade det funnits en sådan lag, som jag nu ifrågasatt, skulle den hafva varit både för mig och andra befälhafvare af mycken nytta.

På samma sätt förhåller det sig med däckslasten. Utskottet menar, att det skulle vara nästan omöjligt att bestämma några regler för huru det skulle ordnas med den. Jag har aldrig funnit de ringaste svårigheter i detta afseende, och jag tror icke, att det för någon som helst befälhafvare skall möta någon svårighet att bestämma, huru mycket däckslast kan intagas. Huru går en redare till väga, när han skall köpa ett fartyg? Han räknar naturligtvis först ut, huru mycket han kan lägga på fartyget, och likaså vill han veta, huru djupt han kan lasta det, och derefter räknar han ut, huru mycket han kan förtjena på detsamma. Det är mycket vigtiga faktorer för honom att känna, huru mycket han kan lasta fartyget, och huru stor däckslast det kan föra. Lagstiftaren måste också kunna räkna ut och bestämma allt, som för säkerhetens skull bör iakttagas vid intagande af däckslast.

Utskottet har medgifvit, att ångpannor och ångrör borde undergå profning och besigtning.

Vidare kommer utskottet till signallanternors justering, men har icke upptagit mitt önskemål i detta fall i sitt yrkande. Jag vill emellertid nämna, att det i Norge finnes officiel kontroll på signallanternor, och jag fick helt nyligen se i en tidning, att af 2,461 lanternor, som kontrollerats, hade 786, sålunda nära 25 %, blifvit kasserade. Det är visserligen sant, som utskottet säger, att det finnes en förordning af marinförvaltningen, men den tillämpas icke så synnerligen strängt af fabrikanter, och befälhafvarne ega ofta icke tillräckliga medel att kontrollera lanternornas öfverensstämmelse med föreskrifterna. I Norge, Danmark, Tyskland och England har man justering af lanternor anordnad, och genom denna undersökning och de intyg, som derefter utfärdas, får man full trygghet och visshet om att dessa lanternor uppfylla lagens fordringar.

Angående kompetensen att föra fartyg säger utskottet, att man icke behöfver göra någonting åt denna fråga, emedan den för närvarande ligger hos Kongl. Maj:t. Detta är rigtigt, men den komité, som för denna frågas behandling tillsattes här om året, beslöt att icke förorda några skärpta bestämmelser i detta afseende för befälhafvare i inrikes fart, och kapten Wallenberg, som var ledamot af komitén, reserverade sig deremot och framhöll behofvet

af skärpta bestämmelser angående befälskompetens för hittills i sådant afseende fria fartyg. Såsom det nu är ställdt, kan hvilken person som helst, som fylt 21 år, utan att ens hafva sett ett fartyg, öfvertaga fartygsbefäl å vissa farvatten. Han kan gå som befälhafvare både inomskärs och i Östersjön, och det är klart, att några bestämmelser behöfvas för att förebygga en sådan oegentlighet. Endast om Riksdagen bestämdt uttalar sin anslutning till denna mening, kan man väl hoppas på att bestämmelser till förekommande af att inkompetenta befälhafvare få användas i inrikes fart och på Östersjön, kunna införas af Kongl. Maj:t i det förslag, som nu är under ompröfning.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Hvad beträffar inspektionen af fartyg, hafva reservanterna i stället föreslagit periodiska besigtningar. Jag tror, att detta uppfyller ändamålet bättre, än hvad jag föreslagit, men å andra sidan är det nog vida mera betungande. Utskottet säger på slutet af 19 sidan: »Någon fullt betryggande effektivitet torde dessutom i allt fall besigtningen icke kunna ernå, då det svårligen torde böra medgifvas en inspektör rätt att t. ex. fordra bottenbesigtning af ett lastadt fartyg.» Det är ju klart, att något sådant icke kan få förekomma. Och huru tillgår det nu? Hafva inspektörerna för passagerarefartyg rätt att fordra något sådant? Om så icke är, hvarför skulle en sådan rättighet mera behöfvas här? Nej, man har satt sådana orimligheter i utsigt för att framställa saken mera svår, än den verkligen är.

Det har vidare talats om på sid. 20 i utskottets betänkande, att de flesta af våra fartyg äro inregistrerade hos något af de utländska klassifikationssällskapen. Men jag undrar, huru många af våra gamla segelfartyg som äro det. De torde vara ett fåtal. När ett fartyg kommer upp till en sådan ålder som 50 à 60 år, så blir det nog svårt att förmå något klassifikationssällskap att antaga det. Och för öfrigt, om det intages i sällskapet, så ingår det icke i sällskapets vilkor, att fartyget skall vara försedt med lifbälten, assuranssprutor och dylikt. Sådant ingår icke bland föreskrifterna af dessa sällskap. Det gäller ju också här endast obetydligheter. T. ex. lifbälten. Ett sådant köper man för 2,50 kronor, på sin höjd 3 kronor. Och det är väl icke ruinerande, om man köper ett sådant för hvarje man. Man kräfver ett sådant för hvarje passagerare på ett passagerarefartyg, men hvarför kan man då icke begära detsamma på ett lastfartyg för besättningen?

Jag anser derför, att kammaren bör gå med på det yrkande, som nu har blifvit framstäldt af herr Smith, i hvilket yrkande jag instämmer.

Herr Ödman: Herr grefve och talman, mina herrar! När jag sist hade ordet, glömde jag en sak. Jag vill nemligen yrka, att det af herr Hedin här framstälda förslaget måtte som tillägg fogas till utskottets kläm, och ber jag att få yrka bifall till detta yrkande.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Medan jag har ordet, skall jag be att få säga det, att jag tror, att diskussionen börjat blifva så lång, att icke blott landtmännen, utan äfven sjömännen sjelfva börjat att tröttna på sjöluften, och jag vill derför be dem, som vidare ämna yttra sig, att, såsom sjömansspråket fordrar, uttrycka sig kort och distinkt.

Jag yrkar, som sagdt, bifall till utskottets kläm med det af herr Hedin gjorda tillägget.

Herr Branting: Herr talman! När denna fråga för två år sedan här förevar, hade jag tillfälle att beklaga, att fackkunskapen var så ringa representerad här i kammaren, särskildt den fackkunskap, som beaktade arbetarnes intressen i denna sak. I år äro förhållandena ganska väsentligt annorlunda, och om också arbetarne icke äro alldeles direkt representerade af sina egna, har dock sjöfolket lyckats vinna varma förespråkare och försvarare af ett par i dessa ämnen synnerligen hemmastadda personer, hvilka jag ber att få betyga min och äfven, som jag vet, mångas tacksamhet för de motioner, som de i frågan afgifvit. De hafva också här ytterligare i vidlyftiga anföranden framhållit det, som ligger hafvets arbetare om hjertat, och jag har för min del endast att intyga, att fortfarande är bland sjömännen samma uppfattning gällande, som de förut haft och gifvit uttryck åt, angående vigten af just det, som i motionerna framburits. Arbetarne hafva efter 1899 så starkt understrukit betydelsen af att bemannings- och i allmänhet s. k. Plimsollagstiftning kommer till stånd, att de till och med förklarat, när pensioneringsfrågan bragtes på tal, att de ville sätta den i andra rummet och att de framför allt fortfarande önskade att få sina gamla önskemål i den nu föreliggande vägen realiserade.

Nu har emellertid, som herrarne veta, utskottet icke velat lyssna alls på det örat, utan det har gent emot dessa arbetarnes önskemål återupprepat de gamla skälen, som äro bekanta från rederimötena. Utskottet ger sitt erkännande åt den norska komitén för att den, som orden falla, egnat dessa ämnen en »grundlig behandling». Som bekant, har denna komité enhälligt kommit till det resultat, att lagbestämmelser skulle införas om bland annat besättningens antal i förhållande till fartygets tontal och om arbetstiden om bord, och en minoritet inom komitén har bestämdt uttalat sig för fastställande af en lastlinie, och i fråga om däckslast föreligga olika förslag från majoriteten och minoriteten, men komitén har i alla fall varit enhällig i fråga om att uttala sig för sjelfva saken, om det också förefunnits olikheter i afseende å formen. Jag hade då föreställt mig, att detta utlåtande, som af utskottet betecknats som grundligt, skulle ha fått gälla; men i hvart fall synes det mig betyda åtskilligt mer än det, som utskottet sjelft yttrar längre fram, der man får höra återupprepas sådant som t. ex. detta på sid. 8 — att »på samma gång genom fartygs bristande sjövärdighet besättningens lif vedervågas, utsättes jemväl befälhafvaren

för lifsfara, och löper redaren, åtminstone i regel, risken af ekonomisk förlust» — d. v. s. att förlusten skulle anses vara lika för dem alla, hvilket skulle onödiggöra dylika skyddslagsbestämmelser! Eller som vi läsa på sid. 12: »Någon trygghet för sjöfolket kan alltså lastlinie på det hela taget icke anses innebära.»

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Jag ber också att få framhålla en sida af denna sak, som hittills icke varit på tal, men som nog äfven den bör beaktas. Det är en detalj af vår *försvarsfråga,* och säkerligen icke den minst vigtiga, att man ställer så till här i landet, att icke sjöfolket drifves ut och måste taga anställning på främmande fartyg. Säkert är, att en bemanningslag skulle i detta fall kunna åstadkomma ett större qvarhållande inom landet af det svenska sjöfolket, än hvad nu är fallet, då man allt för mycket nöjer sig med undermåligt manskap, som icke har tillräcklig utbildning, och gör det derför, att det är billigare. Detta är en sida af saken, som icke minst i dessa dagar borde beaktas.

För min del hoppas jag, att Andra Kammaren nu har samma uppfattning som för två år sedan och följaktligen går motionärernas önskningar till mötes så långt möjligt är. För två år sedan antogs ju här som opinionsyttring den motion, som då här framlades af herr Johansson i Möllstorp, och hvilken upptagit samma önskningsmål som de i herrar Smiths och Kinnmans motioner framstälda.

En af de ärade reservanterna, herr Widén, hvilken för öfrigt ingalunda ställer sig osympatisk mot att denna sak i dess helhet kommer under ompröfning, har anmärkt, att man icke borde på förhand binda Riksdagen genom något uttalande i denna omtvistade fråga. Jag kan dock icke för min del förstå, att man skulle binda Riksdagen på något sätt genom att bifalla det af herr Smith gjorda yrkandet, som ju i denna punkt endast afser en skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning om hvilka bestämmelser kunna vara af nöden i afseende å lastlinie och bemanning; jag tror icke, att detta är att på något som helst sätt förutbestämma, hvad resultat denna utredning kan komma att lemna. Å andra sidan föreställer jag mig, att det vore att allt för snäft begränsa utredningens omfång, i fall man nu, när detta yrkande föreligger, uttryckligen toge bort dessa punkter från skrifvelseförslaget.

Slutligen ber jag endast att få uttala mitt instämmande i herr Öhngrens framhållande af att man vid en blifvande utredning bör höra icke blott rederiintressena — som nog komma att göra sig påminta — utan äfven sjöfolket sjelf. Men då hoppas jag också, att man icke måtte tolka deras uttalanden så, som jag till min häpnad hörde en ärad talare på stockholmsbänken, herr kapten Wallenberg, gjorde, när han citerade herr Charles Lindleys uttalande på sjöfartsmötet 1897. Han drog nemligen af detta den slutsatsen, att denne, som han starkt underströk, i hithörande frågor kompetente talare skulle hafva ansett bestämmelse om en lastlinie som i det

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

hela öfverflödig. Detta var i sjelfva verket att lösrycka några ord ur sitt sammanhang, ty i den satsen säger han blott den närvarande redaremajoriteten en del personliga artigheter, såsom att han icke trodde, att *de* systematiskt betedde sig så, att de tvungo sina kaptener till att öfverlasta fartygen, och det yrkande, som han hade, gick ut på att man skulle bestämdt uttala sig *för* denna lastlinie. Så man får allt vara litet försigtig med citaten i sådana fall, herr Wallenberg!

Jag ber att få yrka bifall till herr Smiths här gjorda framställning.

Herr Kvarnzelius: Det kan icke förnekas, utan måste från humanitär synpunkt erkännas, att dessa nu ifrågavarande motioner af herrar Kinnman och Smith äro berättigade, och det hade derför, synes det mig, varit för vårt sjöfolk lyckligt, om utskottet kunnat gå de önskemål, som i dessa motioner blifvit framstälda, något längre till mötes, än hvad utskottet gjort i sitt nu föreliggande utlåtande. Jag skall be att få säga några ord särskildt beträffande fartygs rätt att föra däckslast.

För den, som varit i tillfälle att på nära håll iakttaga, till hvilka häpnadsväckande dimensioner fartyg kunna intaga däckslast, står det alldeles klart, att dessa däckslaster medföra en viss fara för det ombordvarande manskapet. Det är icke alls ovanligt der uppe i Norrland att få se ångbåtar lastade med trävaror — det är egentligen fartyg, som föra dylik vara, som det här är fråga om — det är icke ovanligt, säger jag, att få se dessa fartyg lastade till sådan höjd, att bärighetslinien öfverskrides och fartyget får s. k. slagsida, d. v. s. lutar öfver åt endera sidan, ofta högst betydligt, och det har äfven inträffat, att trälasten varit så dåligt stufvad, att, innan fartyget afseglat, men legat segelklart i hamnen, detsamma endast på grund af svallvågorna från någon liten kustfarare kommit i rullning, hvarvid stöttorna brustit och däckslasten gått öfver bord. Jag har sjelf sett, huru sådant inträffat ett par gånger, och det inträffar nog många gånger, fastän man icke konstaterar alla dessa fall. Dessa däckslaster måste således ovilkorligen enligt min uppfattning medföra en viss fara för manskapet; om någon eller några befinna sig uppe på fartygets last och en sådan händelse då inträffar uti öppna sjön, kan det mycket väl hända, att de följa med öfver bord.

Nu heter det visserligen i 26 § af sjölagen, att befälhafvaren skall tillse, att lasten är väl stufvad och att fartyget icke har högre däckslast, än det kan bära, men det är dock — såsom herr kapten Kinnman rigtigt anmärkte — åtskilligt, som i viss mån neutraliserar denna befälhafvarnes ansvarighet. Redarne hafva många medel att tillgripa der vid lag, hvarigenom befälhafvaren blir utsatt för en alldeles särskild pressning att taga så stor last som möjligt, för att resorna skola blifva så vinstgifvande, som

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

tänkbart är. Derjemte skola de försöka att göra resorna på kortast möjliga tid och för minsta möjliga kostnad. Allt detta neutraliserar naturligtvis i hög grad den garanti, man velat vinna genom befälhafvarens ansvarighet.

Herr kapten Wallenberg yttrade något om huru önskvärdt det är, att sjömännen erhålla en allsidig utbildning. Jag instämmer till fullo med honom härutinnan och ber härvid att särskildt få fästa uppmärksamheten på en klass af sjömän, som just är i behof af en dylik allsidig utbildning, jag menar maskinisterna på ångfartyg, det må nu vara passagerare- eller lastångfartyg.

Enligt nuvarande bestämmelser och stadganden fordras som kompetensvilkor och för att kunna vinna inträde i navigationsskolornas maskinistafdelning att hafva minst ett år praktiserat på en mekanisk verkstad och att likaledes ett år hafva tjenstgjort på ångfartyg. Det inses ju mycket lätt af en hvar, att dessa kompetensvilkor äro löjligt ringa. Ett års verkstadsutbildning för en maskinistelev är naturligtvis alldeles otillräcklig, ty han hinner icke derunder inhemta den fackkunskap och den praktiska utbildning, som är absolut nödvändig för en maskinist, om han skall kunna rätt vårda och rätt sköta de komplicerade maskiner, som förekomma å nutidens ångfartyg; der finnas åtskilliga mekaniska anordningar, och nya sådana tillkomma ständigt, hvilket gör, att det fordras en mycket omsorgsfullt praktiskt utbildad maskinist, för att han skall kunna som sig bör sköta om desamma och vid uppkommande olycka eller skada uti öppna sjön kunna verkställa nödig reparation. Om exempelvis ett fel inträffar med en pump eller med någon del af maskineriet i öfrigt, så är det lätt att förstå, att derigenom de ombordvarandes lif äro i högst väsentlig mån utsatta för risken att förolyckas, och dervid är det hufvudsakligen beroende på maskinistens duglighet och förmåga, om denna fara skall kunna undanrödjas.

Det erkännes bland fackmän allmänt, att de nuvarande kompetensvilkoren för maskinister äro för ringa, och äfven bland maskinisterna sjelfva har denna mening gjort sig allt mera gällande. Vid en kongress, som maskinister från skilda delar af landet afhöllo här i Stockholm under föregående månad, uttalade de sig i denna sak för det önskemålet, att såsom kompetensvilkor skulle fordras:

»för erhållande af maskinistbref: att hafva fylt 21 år, aflagt maskinistexamen och vid mekanisk verkstad under en tid af sammanlagdt *3 år* deltagit i nybyggnader och reparationer af maskiner och pannor, samt tjenstgjort om bord å ångfartyg vid maskineriets drift i sammanlagdt *2 år*, deraf 12 månader bortom Skagen och Lindesnäs, samt 12 månader i egenskap af donkeyman, 1:ste eldare eller maskinistassistent; för erhållande af öfvermaskinistbref: att, utöfver hvad för erhållande af maskinistbref är föreskrifvet, hafva aflagt öfvermaskinistexamen, samt hafva tjenstgjort 2 år

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

om bord å ångfartyg som maskinist, deraf 12 månader bortom Skagen och Lindesnäs.»

Helt naturligt kan jag icke nu göra något yrkande om denna sak; men jag har ansett den vara så vigtig, att jag velat fästa vederbörandes uppmärksamhet på densamma, under förhoppning att de skola egna den all möjlig uppmärksamhet.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till det af herr Smith framstälda skrifvelseförslaget.

Häruti instämde herr *Styrlander*.

Herr Hedlund: Herr talman! Också jag måste undra, hvad herr Lindley tycker om det sätt, hvarpå han citerats af en ledamot på stockholmsbänken. Jag har förhandlingarna vid sjöfartsmötet 1897 liggande här framför mig och har slagit upp det citerade anförandet af herr Lindley. Efter de ord, som nyss nämndes, tillägger han: »Men det finnes utom dessa» — d. v. s. de, som icke vilja öfverlasta fartygen — »många, som icke skulle tveka att öfverlasta fartygen, om de finge tillfälle dertill.» Han antyder icke med en enda rad, att det skulle vara egarne af de mindre fartygen, som skulle vara mera frestade att öfverlasta sina båtar, än egarne af de stora fartygen, utan hans uttalande gäller sjöfartsnäringen i dess helhet. Så tillägger han: »Ett för djupt lastadt skepp anser jag icke sjödugligt. Jag tror derför, att skeppsredarne verkligen kunna anse med sitt intresse förenligt att få en bestämmelse om en viss lastlinie för att trygga sig sjelfva samt sjöfolket.» Det var ett helt annat innehåll än det, som framgick af hvad den ärade talaren på stockholmsbänken sade.

När man ser efter, huru samma möte stälde sig i fråga om kondemnerade fartyg, så finner man, att fastän en resolution i samma rigtning som den, hvari utskottets utlåtande nu går, då antogs af mötet, så var det många af de närvarande, som hyste betänkligheter och tydlig afvoghet mot denna sak, deribland ett par ledamöter af denna kammare, hvilka nu säkert icke tänka på att rösta mot utskottets förslag. De hafva således utvecklat sig till en ståndpunkt, som åtminstone i mina ögon står såsom den rigtigare och mera glädjande; och det är då att undra på att de icke med det samma togo ett steg till. Det har varit öfverraskande, att det särskilda utskottet icke velat vara med ens om utredning af frågan om inspektion för alla ångfartyg, när dock en för behandling af dessa ämnen af Kongl. Maj:t tillsatt komité, bestående af kommerserådet Günther som ordförande och erfarne fartygsbefälhafvare och fartygskonstruktörer såsom medlemmar, uttalat hvad den förste talaren anförde, nemligen att de ansågo den allmänna inspektionen för alla slags ångfartyg, icke endast passagerarefartyg, såsom en gifven framtidssak. Jag kan icke förklara detta på annat sätt, än att särskilda utskottet, som tydligen i sakkunskap icke kan mäta sig

med dessa, helt enkelt icke känt till hvad de sagt. Hade det känt till hvad de sagt, skulle det utan tvifvel hafva böjt sig för deras på betydligt större auktoritet grundade omdöme. Derigenom hade Kongl. Maj:t fått ett stöd för att upptaga dessa komiténs ord och föranstalta en undersökning af den allmänna inspektionen, medan de emot nu utskottet, genom att uttala sig som det gjort, snarare satt bom för en sådan åtgärd.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Många komma väl icke här i kammaren att rösta på utskottets förslag oförändradt, och man står då i valet mellan herr Widéns med flere reservation och det längre gående yrkandet af herr Smith. Detta senare innebär ingenting annat än den ståndpunkt, som denna kammare utan votering intog år 1899. Och jag vet icke, hvad som sedan dess inträffat, som skulle kunnat föranleda kammaren att förtunna sin mening och flytta sin ståndpunkt, så att säga, ett stycke till höger. På den tiden upprördes den allmänna meningen af ett antal fall af öfverbemanning, vårdslös skötsel och öfverlastning af fartyg o. s. v., som nyss förut omnämnts i pressen. Jag kan icke se, att någonting inträffat, som utgör någon kontroll för att icke sådana missförhållanden alldeles orubbadt kunna fortfara. Man litade då på att handels- och sjöfartskomitén skulle upptaga frågan och föreslå några kontrollåtgärder. Men det har handels- och sjöfartskomitén icke gjort. Vi stå således i afseende på dessa missförhållanden på precis samma punkt som år 1899. Hvad som då fans och var möjligt, det finnes och är möjligt än i dag. Derför anser jag för min del, att det vore följdrigtigast af kammaren att i dag bifalla det af herr Smith gjorda yrkandet. Det är ett fylligare och kraftigare uttalande än det andra, och ett sådant uttalande behöfves.

Jag vill till slut påminna om ett yttrande af herr Fredholm år 1899. Han sade, att om vi vårdslösade skyddslagstiftningen för sjömän, skulle våra sjömän gifva sig af till utlandet, der denna skyddslagstiftning vore bättre, och vi skulle få nöja oss med det sämre folket. På land är det ju så, att de bästa arbetarne uppsöka de bästa verkstäderna; och hvarför skulle man icke löpa samma fara på sjön? Det är således icke blott för sjöfolket, utan också för sjöfartsnäringen i det hela ett vigtigt intresse att icke taga denna sak lamt eller ljumt, utan se till, att någonting blir åtgjordt.

Jag yrkar bifall till herr Smiths förslag.

Herrar *Ernst Carlson* och *Nydal* instämde häruti.

Herr Lundgren: Herr talman, mina herrar! Hvar och en kan lätt fatta, att det icke är så särdeles lätt att yttra sig i en fråga sådan som denna, sedan så många talare uppträdt. Visserligen kan man säga, att det skulle underlätta ens eget uttalande, att de meningar, som man skulle vilja framkomma med, redan på förhand uttalats af andra. Emellertid hafva här framkommit så

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

många uttalanden, som icke blifvit motsagda, att jag finner mig böra egna mig åt deras besvarande.

Det har sagts af den senaste talaren, att handels- och sjöfartskomitén icke lemnat någon utredning, som kunde lända till ledning vid frågans bedömande. Jag ber att få bestrida detta. Ty handels- och sjöfartskomitén har verkligen lemnat en utredning; och den är icke så alldeles oväsentlig. Det framgår nemligen af denna utredning, att de svenska städernas fartygs förlisningar under perioden 1881—1885 utgjorde 2 $^{9}/_{10}$ % af handelsflottans antal. Under perioden 1891—1895 gick denna siffra ned med icke mindre än en hel procent, nemligen till 1$^{9}/_{10}$ %. Det synes mig vara en ganska vigtig utredning, denna sifferutredning, så mycket vigtigare, som af samma statistik framgår, att Storbritanniens och Irlands fartygs förlisningar under sist nämnda period 1891—1895 voro 2$^{1}/_{10}$ %, således en större precent än den svenska, oaktadt England under denna period haft en lagstiftning, som våra motionärer anse såsom idealet. Vi hafva således utan någon sådan lagstiftning lyckats komma ned till en siffra, som är lägre än den brittiska. Jemföra vi härmed förhållandena under år 1900 — ett årtal, som jag väljer derför, att det icke är med i de af utskottet åberopade siffrorna — så befinnes det, att under år 1900 de svenska förolyckade seglarnes antal utgjorde 1$^{9}/_{10}$ % och ångfartygens $^{5}/_{8}$ % eller i medeltal 1$^{1}/_{2}$ % af handelsflottans antal, visande således ett ytterligare nedgående af antalet förlisningar.

Man kan icke under sådana förhållanden värja sig för den tanken, att det icke förebragts någon utredning från motionärernas sida till stöd för långt gående yrkanden i fråga om lagstiftning. Det är sålunda temligen lätt att försvara utskottet, af hvilket jag haft äran att vara ledamot, med att säga, att man icke kan vidtaga några långt gående åtgärder för sjöfartsnäringen, förrän det visats genom en fullständig utredning, att sådana behöfvas. På hvad sätt har en sådan lagstiftning som den engelska, som man anser som idealet i detta fall, kommit till? Icke på det sätt, att några motionärer kommit fram och påstått, hvad hela verlden vet, att fartygen äro utsatta för faror; utan det gjordes 176 undersökningar, innan någonting i saken åtgjordes. Det finnes sålunda ett berättigadt kraf från sjöfartsnäringens sida, att, innan den ålägges en sträng lagstiftning, detta måste föregås af en utredning, som visar, att det är behöfligt.

Redan en af motionärerna har yttrat angående en af motionärerna påyrkad åtgärd, nemligen årliga eller periodiska besigtningar, att det är mycket lätt att åstadkomma ett besigtningsinstrument, men att ett sådant icke alltid är att lita på. Ja, kan man strängare bedöma saken från den sidan än att säga, att ett besigtningsinstrument icke har något värde? Hvartill skall det då tjena att ålägga besigtning, när den är utan värde?

Vidare ser det ut, som om motionärerna icke tänkt sig de

praktiska konseqvenserna af deras yrkande på besigtning. Ty hvartill skulle en periodisk besigtning, en besigtning, som hålles en gång om året, tjena? Den tjenar till ingenting. Ty ett fartyg kan vid första resan under året vara så sjövärdigt, att det icke finnes något att anmärka; men detta hindrar icke, att det under någon af de påföljande resorna kan vara i sjöodugligt skick. Detta kan hända — jag säger icke, att det händer, utan att det kan hända. Drager man sålunda ut konseqvenserna af motionärernas yrkande, kommer man icke till något annat resultat än det, att fartyget måste besigtigas för hvarje resa, då det lemnar en hamn. Men jag undrar, huru det skulle taga sig ut i praktiken.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Här yttrades i kammaren, att man i allmänhet borde akta sig för att i frågor af sådan beskaffenhet som denna låta känslorna tala. Ja, om någonsin kan man väl säga, att detta är berättigadt i en fråga som denna. Man har således efter mitt förmenande — och det var derför jag velat åberopa detta — man har, säger jag, icke rättighet att emot utskottet framkomma med det påståendet, att utskottet saknat hjerta för de faror, som sjömännen äro underkastade. Utskottet har försökt att ställa sig midt emellan de båda intressen, som här stå emot hvarandra, nemligen rederiernas intressen och sjömännens intressen. Utskottet har icke kunnat gå längre åt den ena sidan eller den andra sidan, än utskottet gjort, så länge någon utredning icke föreligger, i hvad mån några andra åtgärder äro behöfliga och kunna genomföras.

Med den utsträckning, som öfverläggningen rörande denna fråga tagit, skall jag emellertid icke nu besvära kammaren med något längre anförande, ehuru väl mycket mera vore att säga, utan jag skall inskränka mig till att yrka bifall till utskottets hemställan med det tillägg, som af herr Widén blifvit föreslaget.

Herr David Bergström i Stockholm: Herr talman! Jag har med mycken uppmärksamhet under denna bebatt åhört motståndarne till den mening, som Andra Kammaren för 2 år sedan i detta hänseende uttalat såsom sin. Men jag har icke hittills kunnat öfvertygas af deras skäl och synpunkter.

Den förste ärade talaren eller motståndaren, representanten för Orusts och Tjörns domsaga, började med att framhålla, att lagstiftningen på detta område borde vara internationel och att vi antagit vår sjölag gemensamt med de andra skandinaviska länderna. Ja, denna anmärkning kunde vara af någon betydelse, derest vi i denna stund stode inför ett slutligt afgörande i denna fråga, och om vi skulle antaga ett framlagdt lagförslag, som stode i strid med de internationella förhållandena. Men då det här endast gäller en skrifvelse till Kongl. Maj:t i ämnet, är det klart, att Kongl. Maj:t också har att taga under öfvervägande den synpunkten, som den ärade talaren påpekade.

Samme talare genomgick sedan sjölagens bestämmelser, som

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

han fann mycket förträffliga. Det hade varit mera önskvärdt, om talaren kunnat framvisa, att *resultaten* af lagens bestämmelser i allo visa sig förträffliga. Jag tror icke, att han skall kunna påstå detta gent emot de siffror, som utskottets ärade vice ordförande här anfört.

Talaren yttrade vidare, att motionärerna och de, som tänka lika med dem, velat göra besättningarna till martyrer. Men det är icke endast besättningarna det gäller, utan man måste äfven tänka på allmänhetens berättigade kraf på säkerhet till lif och egendom och på den nationalförlust, som utan tvifvel årligen tillfogas vårt land genom de nuvarande förhållandena.

Till sist framhöll den ärade talaren såsom en mycket talande synpunkt, att den mindre sjöfarten i vårt land, sjöfarten utmed våra kuster, skulle omöjliggöras genom antagandet af nu ifrågasatta bestämmelser, och på samma sträng spelade en annan talare på stockholmsbänken, herr Wallenberg. Han sade, att vi genom dessa bestämmelser icke skulle träffa den stora sjöfarten, utan den lilla — jag tror, han yttrade sig så ungefär — som från urminnes tider utgjort kustbefolkningens lefvebröd; och han fortsatte med följande ord: »taga vi bort denna sjöfart» — och han ansåg, att vi skulle göra detta genom antagandet af dylika bestämmelser — »taga vi bort den seglande, mindre flottan, då är det adjö med sjömanskapet i vårt land.» Jag hade den äran att för ett par år sedan sitta i en komité, från hvilken herr Fredholm för 2 år sedan lemnade kammaren en kort redogörelse för behandlingen af denna sak. Vi hade haft tillfälle att höra några representanter för sjöfartsnäringen, och dessa representanter framhöllo, att vi just på grund af de nuvarande förhållandena år efter år gå förlustiga en högst betydande del af våra sjömän. De framhöllo vidare, att vi genom införande af ändrade bestämmelser på dessa områden skulle hafva större säkerhet för att detta sjömanskap verkligen komme den svenska handelsflottan till godo. Om vi tänka på en annan del af vår kustflotta än den seglande flottan, nemligen på ångbåtsflottan, och på kanalflottan, så finnes der för närvarande icke mycket af verkligt sjömanskap. Herr Wallenberg talade om en sådan situation, som att en man går öfver bord. Ja, men det finnes mycket värre situationer, då det kan vara fara för att fartyget med man och allt går förloradt. Huru tro herrarne, att det vid en sådan situation skulle komma att ställa sig, när man icke i vår ångbåtsflotta för inrikes fart, kustflottan såväl som kanalflottan, har sjödugligt folk till besättning? Jo, det går på Guds försyn.

Nu målade herr Wallenberg enligt min mening ett spöke på väggen för att skrämma kammarens ledamöter, då han sade, att vi med antagandet af dylika bestämmelser skulle äfventyra tillvaron af vår seglande kustflotta. Han sade, att det här vore fråga om att införa bestämmelser, som skulle gälla lika väl för små kustfartyg som för fartyg på 1,000-tals tons. Men det är väl just det,

som en kommande utredning skulle gifva vid handen, nemligen huruvida bestämmelserna skulle vara lika för de stora och de små fartygen, eller om det i vissa afseenden skulle kunna vara skiljaktigheter för dessa båda kategorier. Jag får i likhet med en föregående talare beklaga, att handels- och sjöfartskomitén, då den upptog denna fråga till behandling, icke mera behjertade densamma. De skäl, som herr Wallenberg här framhållit emot antagandet af bestämmelser om lastlinie, har jag icke kunnat återfinna i handels- och sjöfartskomiténs betänkande. Men det kan väl också hända, att herr Wallenberg nu genom att här så mycket ömma för den *lilla* sjöfarten har föranledts att glömma den *stora*, för hvilkens utveckling han eljest arbetar. Jag anser, att med hänsyn till den *stora* sjöfarten det skulle vara af största vigt att få dessa bestämmelser, och ej heller har den ärade talaren ådagalagt, att den stora sjöfarten och dess framtida utveckling icke skulle hafva gagn af ett antagande af desamma.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Då det, såsom sagdt, i denna stund icke är fråga om något annat än att begära en utredning, så bör det väl vara en vinst, att denna utredning blir så allsidig som möjligt, och att den kommer att gå på samma bog som den utredning, som ifrågasattes i denna kammare för 2 år sedan. Då nu det af herr Smith här framlagda förslaget ungefär täcker Andra Kammarens uttalande då, så tillåter jag mig, herr talman, att yrka bifall till herr Smiths förslag.

Herr Brodin: Då den fråga, som nu föreligger, har en mycket större innebörd, än kanske de flesta tro på grund af denna diskussion, skall jag be att litet få betrakta följderna af — d. v. s. huru det skulle arta sig, om motionärernas framställningar bifölles.

Jag vill då börja med frågan om kondemnerade fartyg. Det har visserligen händt — såsom påpekats — att kondemnerade fartyg blifvit använda, men kommerskollegium, hvars uppmärksamhet blifvit fäst härpå, begagnar nog sin rättighet, för att icke säga skyldighet, att åtala dem, som begagna sig af sådana, och handels- och sjöfartskomitén har i sitt utlåtande äfven uttalat sig rörande denna sak och förordat vissa åtgärders vidtagande, så att det skulle blifva lagstadgadt, att kondemnerade fartyg icke skulle kunna användas. Detta är således en af de saker, som nu bero på Kongl. Maj:ts vidare ompröfning.

Sedan kommer frågan om fartygs nedlastning, och det har ordats mycket om denna sak. Den ene motionären vill omfatta alla fartyg med de ifrågasatta lagstadgandena, under det att den andre motionären vill undantaga den svenska kustflottan. Hvad innebär nu detta? Jo, herrarne kunna se af statistiken, att af de svenska fartygen tillhör icke hälften stapelstäderna, utan det är mer än hälften, som tillhör landsorten. Om alla dessa skulle underkastas besigtningstvång, är det påtagligt, att för ett effektivt utförande

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

häraf — äfven om man endast skulle hålla sig till de fartyg, som sysselsättas med utrikes sjöfart — det måste finnas besigtningsmän i hvarje hamn för att tillse, att gällande lag efterlefdes. Men huru skulle man kunna få sakkunniga besigtningsmän öfverallt? Det fins ingen tillgång på sådana, och om alltså denna lag om besigtningar antoges, måste ju besigtningsmän tillsättas, och följden skulle då blifva den, att man vore föranlåten att taga en person, som funnes på platsen, en tulltjensteman i vanligaste fall, antager jag, men hvilken kanske icke sutte inne med den erforderliga sakkunskapen, och befattningen skulle blifva en sinekur, för hvilken han hade betaldt. Möjligtvis kunde det då inträffa, att fartygen blefve trakasserade en eller annan gång, eller möjligen finge det vara som förut, så att lagen icke tillämpades i praktiken. För att sedan hålla tillsyn på alla dessa besigtningsmän skulle man hafva särskilda inspektörer, och sedan måste man ha ett embetsverk, som skulle se efter alla dessa, och det blefve väl en afdelning af kommerskollegium. Som herrarne finna, få vi alltså här en ganska vidlyftig apparat, utan att vi, som jag tror, få någon deremot svarande valuta.

Hvad beträffar de på utrikes ort gående fartygen, undantagandes dem, som gå i Östersjön, torde de väl i regeln vara s. k. klassfartyg, d. v. s., att de äro klassificerade i engelska Lloyd eller franska Veritas eller också någon annan dermed jemförlig institution, och på grund af denna klassificering undergå de besigtning dels hvart tredje eller fjerde år, dels ock årligen, nemligen i afseende å ångpannor och dertill hörande ångrör. För att ett fartyg skall kunna användas till några fraktfarter, som äro förenade med någon vinst, fordras numera af både lastegaren och assuradören, att fartyget skall vara klassificeradt hos något af de stora utländska klassifikationssällskapen, eljest ha fartygen stor svårighet att kunna få någon last, och äfven sedan de fått sådan, vill ej gerna assuradören assurera varorna. Det är derför af de vid längre fraktfarter använda fartyg endast ett fåtal, som icke är klassificeradt. När ett fartyg blifvit klassificeradt, får man af klassificeringsbolaget ett intyg om fartygets godhet, och det är vanligen först då, som assurans kan erhållas. De fartyg, som äro klassificerade, underkastas af bolagen en ingående undersökning af surveyors, som äro särskildt kunniga personer. Om nu alltså en sådan föreslagen lagstiftning skulle komma till stånd i detta ämne, skulle det icke kunna komma i fråga, att besigtningsskyldighet ålades äfven klassificeradt fartyg, som ju underginge periodiska, noggranna besigtningar, utan det vore ett fåtal andra fartyg, som skulle drabbas af lagens bestämmelser, men detta fåtal är så försvinnande litet, att det arbete, som fordrades, icke alls skulle motsvara hela den stora apparat, som af lagen blefve en gifven följd.

Vidare hafva vi att bemärka den i motionerna berörda frågan om däckslastens höjd och stufning. Förhållandet härvidlag är det,

att äldre fartyg, som icke äro byggda för att intaga stora däckslaster af trä, lätt kunna få slagsida af dylika laster. Men slagsida kunna äfven andra fartyg ha, det behöfs derför endast, att de fått lättare gods i bottnen och tyngre uppe på däcket, men om de blifva rätt lastade, d. v. s. den tyngre lasten kommer i bottnen och den lättare ofvanpå, så visar det sig nog, att de icke längre äro ranka, utan fullt sjövärdiga. Emellertid är det icke godt att, under det lastningen pågår, bedöma, om fartyget skall bli rankt eller ej på grund af lastens stufning, utan det kan man blott se efteråt, då fartyget är färdiglastadt. Dervidlag kan man ej rätta sig efter någon lag eller någon inspektion, ty den ende, som rigtigt känner till, hvad fartyget tål, är befälhafvaren, och han är alltså den ende besigtningsman, som kan rätt bedöma, huru stor däckslast fartyget kan föra.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Vidare bör äfven en annan omständighet ihågkommas. Man bygger ju nu fartyg, enkom afsedda att taga stora däckslaster af trä, och dessa fartyg — jag håller just för närvarande på och bygger ett dylikt — betinga en kostnad af 3 à 400,000 kronor. Men om nu ett sådant lagförslag som det här ifrågasatta skulle antagas, så skulle ju på grund af lagens bestämmelser däckslasten endast få ha en viss höjd, oaktadt fartyget just genom sin särskilda konstruktion kunde taga mycket större. Jag kan icke finna annat, än att detta vore våld på eganderätten.

Jag skall äfven be att få påvisa ett annat förhållande, som har afseende på däckslastens höjd. Enligt den engelska lagstiftningen i detta hänseende, få fartyg, som vintertid komma till England, icke föra mer än tre fots däckslast. Men det har visat sig, att denna bestämmelse utgjorde en anledning till fara för fartygen, ty så snart ett sådant har mer än tre fots höga relingar, kan det inträffa, att fartyget mellan relingarne fylles med vatten, hvarigenom däckslasten kommer att ligga och flyta och mer eller mindre hårdt slå mot relingarne, hvilket naturligtvis är farligt både för menniskorna på fartyget och för fartyget sjelft. Det är ju gifvet, att det äfven inträffat olyckor, derför att däckslasten varit för hög, men jag har i alla fall velat påpeka detta, att olyckor äfven kunna förorsakas af för låga däckslaster, och det är alltså från två sidor, man kan se den saken.

Vidare ha vi förslaget om införande af föreskrifter i fråga om eldsläckningsmateriel och lifbergningsredskap. På fartyg, som äro klassificerade, t. ex. på ångfartyg, måste dylika redskap finnas, men hvad segelfartygen beträffar, så är ingenting för dem stadgadt i den vägen, deras eldsläckningsredskap äro pump, som uppbringar vatten från sjön, och pytsar. För lifbergning finnas båtar, och på passagerarefartygen skall derjemte finnas ett visst antal lifbojar och lifbälten m. m.

Hvad vidare angår undersökning och profning af ångpannor och ångrör, har jag ju redan nämnt, att dylik besigtning sker med

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

hvarje klassificeradt fartyg. För öfrigt skulle en besigtningsman, som i och för undersökning kommer in i ett maskinrum, när ångan ej är uppe, omöjligen kunna se, om det finnes något fel å rören, och icke heller kan han undersöka pannan, ty vanligtvis torde väl besigtningsmannen vara af sådan volym, att han icke kan komma in i pannan och granska och bedöma densamma. Anmärkas bör äfven, att den lön, som skulle kunna erbjudas sådana besigtningsmän, i allmänhet skulle blifva så liten, att ingen verkligt sakkunnig skulle vilja åtaga sig ett dylikt uppdrag, så vida han nemligen ville utföra besigtningen ordentligt, ty denna både tager stor tid i anspråk och fordrar framför allt en så stor sakkunskap, att det är ytterst få personer, som verkligen besitta en sådan, och dessa få personer sätta mycket högt värde på sin kunskap i den vägen.

Så är det af den ene motionären föreslaget, att undersökning skall ega rum angående signallanternors befintlighet om bord å fartyg och sättet för deras fästande. Ja, men hvad det beträffar, så ha vi ju redan nu lagar och författningar, som härför meddela fullt tydliga och klara föreskrifter. Jag kan verkligen icke tro, att motionären vill, att en besigtningsman skall följa med fartyget på dess resor för att se efter, om lanternorna sitta rigtigt och brinna, ty äfven om man har tillsett, att lanternor finnas om bord, har man ju ingen säkerhet för att de under resan tändas, när de enligt föreskrift skola tändas. Jag förstår således inte, hvartill en sådan besigtning skulle tjena. För öfrigt äro såväl redare som fartygsbefälhafvare mycket angelägna om att allting här vid lag är som det skall vara, ty om ett fartyg råkar i kollision med ett annat, så är alltid den första frågan vid sjöförklaringen, om lanternorna varit tända. Besättningen får sedan intyga, huruvida de varit tända och så anordnade, som de bort vara, och det fartyg, som brustit härutinnan, får betala haverikostnaderna för det andra fartyget. Jag tror derför icke, att vi behöfva frukta, att icke allting här vid lag är, som det bör vara.

Så har här äfven varit på tal — liksom äfven i den ena motionen — frågan om fastställandet af vissa kompetensvilkor för att kunna bli befälhafvare för fartyg i inrikes fart. Skulle det vara meningen att fordra, att en sådan befälhafvare hade måst hafva tagit kaptensexamen? I så fall skulle jag vilja fråga, hur det kommer att gå med våra inrikes kustfarare. I regeln torde väl förhållandet med dem vara det, att en skeppare, som har en liten skuta, till hjelp å densamma har någon eller några af sina söner, och så småningom öfvertaga de skutan och sköta seglingen på egen hand. Om vi nu skulle införa sådana bestämmelser, som här blifvit föreslagna, skulle dessa icke komma att fortsätta med sin segling, enär de skulle anse, att det icke vore någon idé att underkasta sig en dylik examen. Följden skulle blifva den, att det skulle komma hit åtskilliga utländska kustfarare, särskildt tyska, som redan nu segla vid våra kuster. Äfven om vi stiftade aldrig så

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

många lagar, så kunde vi icke vinna något, ty de utländska fartyg, som komma hit, ha på grund af traktater rättighet att segla på Sverige och lära derför icke underkasta sig de lagar och bestämmelser, som vi göra, de må nu gälla lastmärken eller något annat. Jag tror verkligen, att det blir detsamma som att göra ris åt vår egen sjöfart och i stället favorisera den utländska.

Med hänsyn till bemanningen hafva vi först att fästa oss vid frågan om bemanningens storlek. Det är emellertid någonting, som jag vågar påstå, att man icke kan lagstifta om. Ett fartyg t. ex. har en stor rigg på grund af sitt tontal och har kanske rår, men saknar alla mekaniska hjelpmedel. På ett sådant fartyg är besättningens antal så pass stort, att det fins tillräckligt många för att orka hifva upp ankare och kettingar, ty dessa äro på ett sådant fartyg i regeln så tunga, att det antal man, som kan utföra det arbetet, är tillräckligt för seglens skötande. På andra fartyg åter igen har man ångpanna jemte en ångvinsch, med hvilken man kan hifva upp ankaret och hissa seglen, och för ett sådant fartyg behöfves ju gifvetvis icke så stor besättning, utan kanske endast hälften af det antal, som varit nödvändigt, om icke dessa hjelpmedel hade funnits. Jag tror derför icke, att det är lämpligt, att vi skulle stifta en lag, som bestämmer besättningens antal efter fartygets registertons, och det särskildt äfven derför, att det mången gång kan hända, att *en* man gör lika stor nytta som två andra.

Vidare ha vi förslaget om åtgärder beträffande ansvar för vårdslöshet eller oredighet genom förtärandet af starka drycker vid utöfvande af magtpåliggande befattning å fartyg i inrikes fart. Men icke kan väl en lag göra folk nyktrare vare sig i inrikes fart eller annan, och för öfrigt finnas stadganden i sjölagen, som gälla sådana, de der icke fullgöra sina skyldigheter.

Hvad åter igen medikaments- och förbandsartiklar beträffar, så finnes visserligen ingenting stadgadt derom, då det deremot finnes särskilda bestämmelser angående fartygs utrustande med proviant. Men under hela den tid, jag haft göra med rederinäring — och det är under 40 års tid — har, så vidt jag vet, ingen redare skickat ut ett fartyg till sjös på längre resa, utan att detsamma varit försedt med en särskild medikamentslåda.

Angående ventilation af besättningsrum finnas redan föreskrifter i skeppsmätarereglementet, der det stadgas, att det rum, der besättningen bor, skall innehålla en viss däcksyta och en viss kubikrymd per man.

Lagstiftningen är med ett ord sådan, att det knappast kan tänkas några fall, der ej rummet för besättningen är större, än författningen föreskrifver, om icke möjligtvis vissa kustbåtar och kanske mälarefartygen. När lagstadganden i denna sak redan finnas, förvånar det mig, att motionären kommer och motionerar om dylikt. Han kunde väl ha tagit reda på förut, huru det förhöll sig i detta afseende.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Nu har man på tal om lagstiftningen på detta område anfört, att man i Norge tillsatt en parlamentarisk kommission med uppdrag att taga under öfvervägande, huruvida och i hvilken omfattning statskontroll af fartygs sjövärdighet kunde anses vara af behofvet påkallad. Meningarna inom kommissionen voro dock mycket delade, och hos sjömansståndet är oppositionen större än förut i fråga om vidtagande af några åtgärder i den angifna rigtningen. Vi böra komma i håg, att den engelska lagen icke omfattar kustfararne och att den vidare icke gäller för de engelska fartyg, som segla utom England. Man kan verkligen med skäl undra, om icke denna lagstiftning der tillkommit, för att engelsmännen skulle ha ett medel att kontrollera de utländska, konkurrerande nationernas fartyg, som komma till England, ty lagen tillämpas der på alla fartyg, som dit anlända, således äro äfven våra fartyg der underkastade dylik kontroll; en person kommer om bord, innan fartyget skall gå till sjös, och besigtigar detsamma för att utröna, om det är öfverlastadt, i hvilket fall det måste utlossa en del. Om det är någon af besättningen, som klagar öfver att det är för litet folk om bord, så komma äfven besigtningsmän, som undersöka förhållandet och besluta derom. Detta har händt flera svenska fartyg. Då de af våra fartyg, som gå i utrikes fart, vanligen någon gång om året komma till England, har alltså faktiskt denna lagstiftning redan blifvit tillämpad på våra fartyg.

Nu har det sagts af en föregående talare, att en befälhafvare icke kunde vara sjelfständig gent emot sin redare, då ju denne kunde afskeda den förre när som helst. Men i verkligheten tror jag, att det är ett motsatt förhållande, ty om en befälhafvare är kunnig och duglig, så är det nog han, som kommenderar redaren och icke tvärt om, redaren är nemligen angelägen om att få behålla denne befälhafvare och vill icke blifva af med honom, utan söker i stället att på allt sätt gå honom till mötes. Jag tror, att det icke någonstädes finnes så stort förtroende som mellan en redare och en duglig kapten. Jag känner många kaptener här i Sverige, men jag har aldrig träffat på någon, som varit en sådan beskedlig mes, att han varit undfallande för redaren och af fruktan att eljest blifva afskedad gått in på hvad som helst. Nej, dessa personer äro karlar för sin hatt. Jag vet icke, hvarifrån kapten Kinnman fått sin erfarenhet eller om han varit så feg mot sin redare. Jag tror då inte det heller. Men om han haft en redare, som han har haft anledning att beklaga sig öfver, så synes det mig dock, som om han derför icke haft rättighet att utkasta fraser i allmänhet, utan han skulle ha pekat på fakta och sagt: så var det den gången och så den gången; med fraser bevisar han ingenting, åtminstone icke i denna kammare.

Man har sagt, att sjömännen tiga och lida. Ja, det må så vara, men de hafva dock enligt 87 § sjölagen rättighet att framställa anmärkningar. Om nemligen hälften af hela besättningens

antal är enig, kunna de ju stoppa fartyget och säga, att de fordra besigtning af fartyget för att få utrönt, om det är sjövärdigt eller ej, och då kan kaptenen icke neka en sådan besigtning, hvilken är fullt laga. Det är endast i den händelse, att fartyget är lastadt och färdigt att afgå, som det fordras, att en af de klagande skall vara styrman eller maskinist, och denna bestämmelse är alldeles nödvändig, ty på mera aflägsna farvatten utgöras fartygens besättningar många gånger till största delen af utländingar, och dessa skulle ju kunna bereda rederierna oersättliga förluster, derest icke någon hämsko funnes i detta fall.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Här har talats om det stora antalet kondemnerade och förlista fartyg, men de siffror, som finnas anförda angående denna sak, äro icke så farliga, som de låta. När man jemfört denna statistik med den utländska, så är dock icke jemförelsen fullt rigtig, ty Lloyds och den större utländska statistiken taga i denna endast hänsyn till fartyg om 100 registertons och derutöfver, medan man här i Sverige har i statistiken medräknat äfven de små fartygen. Alla dessa gamla fartyg, som endast kunna användas i skärgården och der så småningom gå under det ena efter det andra, tynga oförmånligt på statistiken.

I detta sammanhang vill jag påpeka äfven en annan omständighet. Hit komma till Sverige många gamla fartyg från England och Tyskland med flera länder, hvilka fartyg inköpas af transportbolag med flera i afsigt att begagnas som pråmar. Dessa fartyg inregistreras i kommerskollegium, då de inköpts, och sedan de afriggats, anmälas de som slopade eller kondemnerade. Som pråmar införas de ej i registret. Detta är ju ingenting att klaga öfver, utan tvärt om, särskildt då våra transportbolag icke vilja kosta på sig anskaffandet af nya och dyrbara pråmar. Häraf förklaras nu den stora siffra öfver kondemnerade fartyg, som kommerskollegii register visar. Om det skall vara någon besigtning af fartyg, så bör det väl vara i afseende å dessa, ty de råka ofta ut för olyckshändelser, i det att än bogserlinan springer och fartyget drifver till sjös, än pråmen slites sönder och går under m. m.

Här har nu blifvit anmärkt, att handels- och sjöfartskomitén icke framkommit med något praktiskt förslag i denna fråga. Jo, vi hade inom komitén undersökt förhållandena här vid lag ganska noga, och vi hade tagit del af den utländska lagstiftning, som finnes i ämnet, men på grund af till en del de skäl, som jag nu anfört, hade vi kommit till det resultat, att det icke vore möjligt och tänkbart, att en dylik lagstiftning skulle kunna införas här i Sverige med utsigt till gagn, utan komme en dylik lagstiftning i stället att skada och hindra sjöfartsnäringens utveckling, och detta är orsaken till att komitén icke har framlagt något förslag i den rigtning, i hvilken motionerna gå. Men i fråga om kondemnerade fartyg och äfven i fråga om åtskilligt annat har komitén framstält de förslag, som synts komitén vara de mest lämpliga.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

En talare citerade här en strof ur handelssjöfartskomiténs utlåtande angående inteckning i fartyg, och han påvisade, att komitén hade motiverat införandet af besigtning å dylika fartyg. Ja, der förelåg frågan om att inteckningshafvare skulle hafva säkerhet för sina lån, och då var det klart, att man måste påpeka sättet, hvarpå man skulle kunna få fartyget undersökt och huru besigtning skulle ske och mera sådant, men det gälde då alltså en helt annan fråga än den nu föreliggande.

En talare sade, att sjölagen skulle vara så fördelaktig för redarne, men jag vågar påstå, att så icke är förhållandet. Den komité, som uppgjorde förslaget till sjölagen, var från redaresynpunkt mycket illa representerad, medan assuradörerna deremot voro väl företrädda och derför också lyckades få igenom sina önskningar. I gamla sjölagen funnos några föreskrifter om hvad som egentligen ålåg assuradörerna, men dessa föreskrifter togos bort, och en sjöförsäkringsplan uppgjordes i dess ställe af sjöförsäkringsbolagen, men det dröjde inte många år, förr än assuradörerna ändrade äfven denna sjöförsäkringsplan, och det så till sin förmån, att om man för närvarande vill försäkra ett fartyg, så måste man, förstås, betala premierna till bolaget, men rättigheterna äro ganska svåra att kunna komma åt. Jag skall med ett exempel visa, huru det går till här vid lag. Assuradören säger, att han kan gå med på att fartyget assureras för 30,000 kronor, men med det vilkor, att, derest fartyget går förloradt, försäkringssumman endast utgår med 20,000 kronor och att vidare premien betalas för en assurans å 30,000 kronor. I den stilen går det, och det har tvingat några redare att upphöra med att assurera hos bolagen, och då ligger det naturligtvis i redarnes intresse att tillse, att de icke blifva af med all sin egendom, och för detta mål är det nödigt, att fartygen underhållas och utrustas så, att de äro goda. Jag tror för min del icke, att någon lagstiftning kan drifva saken derhän.

Då tiden är så långt framskriden, vill jag icke längre uppehålla mig vid denna fråga, fastän ännu mycket mer skulle kunna vara att säga om densamma, utan jag ber endast att få säga det, att jag för min del icke skall ha något emot besigtningstvång, om det nemligen kan genomföras på ett förståndigt sätt, så att icke derigenom vår sjöfart, som nu visar tecken till uppblomstring, hämmas och förstöres, och enligt min åsigt kan ett dylikt tvång icke införas på ett så praktiskt sätt, att vår sjöfart icke skadas. Men då handels- och sjöfartskomitén, som haft denna fråga under öfvervägande, till Kongl. Maj:t afgifvit vissa förslag i ämnet, och då dessa förslag ännu ej undergått den vanliga pröfningen, på grund hvaraf Kongl. Maj:t icke kunnat fatta något beslut i frågan, anser jag det under sådana förhållanden icke vara lämpligt att nu besluta en skrifvelse till Kongl. Maj:t om samma sak, i synnerhet som åsigterna om, huru mycket skrifvelsen skall omfatta, äro betydligt delade. Om Kongl. Maj:t anser, att någonting bör göras

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

här vid lag, så kan Kongl. Maj:t i handels- och sjöfartskomiténs utlåtande samt i de uttalanden, som rörande denna fråga nu blifvit gjorda i Riksdagen, hemta fullkomligt giltig anledning att framkomma med ett sådant förslag, som Kongl. Maj:t anser vara nödigt och nyttigt.

På grund af hvad jag nu anfört skall jag be att få yrka afslag å såväl utskottets betänkande som motionerna.

Herr Wallenberg: Herr talman! Jag skall icke blifva mångordig med hvad jag nu har att yttra, men det har här under debatten framkommit så många olika meningar om fakta, att jag icke kan underlåta att bemöta ett par af dessa påståenden, särskildt beträffande sådana anförda omständigheter, som kunna inverka på frågan i dess helhet och på uppfattningen af densamma.

Jag vill då först särskildt fästa mig vid ett yttrande af herr Kvarnzelius. Han nämnde på tal om dessa allt för hårdt lastade fartyg, utgående från lastageplatserna i Norrland, att de, så fort som de kommit ut i öppna sjön, måste låta däckslasten gå öfver bord. Jag vill söka bemöta detta, derför att man fått höra det anföras allt för många gånger just som fog för nödvändigheten af mindre höga däckslaster, och jag vill göra det äfven i syfte att komplettera hvad herr Brodin omnämnde i det hänseendet.

Herrarne torde känna till, att vår gamla lotstaxa — den är nemligen nu ändrad — bestämde, att lotsafgifterna skulle betalas efter fartygens djupgående. Detta gjorde naturligtvis, att när befälhafvarne gingo ut från en lastageplats, sträfvade de alltid efter att få sitt fartyg så grundgående som möjligt, och derför brukade de icke fylla bottentankarne förr än efter lotsens afgång, och på det sättet flöt fartyget grundare, än om bottentankarne skulle ha varit fylda med vatten. Härigenom uppkom mången gång, att fartygen fingo slagsida, hvars orsak förbisågs af de personer, som från stranden sett fartyget afgå. Så fort befälhafvaren kommer ut ur de grunda sunden och lemnat lotsen, fyldes — som sagdt — bottentankarne, och fartyget var fullt sjövärdigt. Som exempel på huru lätt det är att blifva missledd, skall jag anföra, hvad en af mina vänner berättade mig och som han ansåg som motiv för att någonting i detta afseende borde göras. Han beskref, huruledes han jemte några andra personer från sin villa vid en af norrlandsstädernas inlopp såg en tysk ångare på väg ut till öppna sjön och huru fartyget plötsligt gör en mycket besynnerlig manöver, i det att det lägger sig på tvären vinkelrätt mot sin kurs, huru det sedan började vagga och så kastar en del däckslast, hvarpå det vände och fortsatte sin kurs utåt sjön; och han tillade, att han sedermera af fiskare, som kommit inroende från sjön, hörde sägas, att de hade sett något liknande, så att förmodligen hade fartyget kastat ännu mera däckslast. Den slutsats, som de personer drogo, hvilka åsett det hela, var den, att det måtte ha varit en dålig befälhafvare och

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

ett uselt fartyg, som redan inne i hamnen började bete sig på det sättet. Och jag må säga, att äfven jag efter denna berättelse med sina nakna fakta tyckte, att det var ett ganska egendomligt beteende af befälhafvaren. Jag hade emellertid tillfälle att erfara ett par omständigheter, hvaraf framgick, att fartyget fördes af en befälhafvare, som nyligen tillträdt sin befattning. För mig var denna upplysning tillräcklig för att jag skulle förstå, hvad manövern afsåg. Befälhafvaren ville nemligen synbarligen, då han kom ut på en öppen fjärd, undersöka fartygets stabilitet, hvilket han gjorde genom att lägga rodret dikt babord eller styrbord. När fartyget vid en sådan manöver krängde allt för mycket, visade det sig, att det icke var tillräckligt stabilt, hvarför en del af däckslasten måste kastas öfver bord. Befälhafvaren var tvungen att göra en dylik manöver, enär kan icke kände till, huru stabilt fartyget var. Den åtgärd, han vidtog, var således en klok åtgärd och ådagalade, att den personen hade god erfarenhet och god sjömannakunskap. Han fann, när han lagt rodret dikt, att fartyget var för vekt och att derför en del af däckslasten måste offras, och sedan upprepade han samma manöver längre ut, hvarvid å nyo last kastades. Men icke kan man väl anföra sådana fakta som stöd för att en bestämmelse om däckslastens höjd måtte genomföras. I detta fall vidtog befälhafvaren en åtgärd, som under alla förhållanden kan försvaras och hvilken jag för min del måste anse som ett bevis för att den personen hade både erfarenhet och skicklighet att föra sitt fartyg.

Här har af herr Hedin blifvit gjord en erinran om att det skulle vara nödvändigt, att med afseende å de lagstiftningsåtgärder, som behöfde göras, förslag om dylika åtgärder föreläggas Riksdagen. Jag vågar icke gifva mig in på det spörsmålet, huruvida den saken skulle vara så alldeles behöflig, och i synnerhet den konstitutionella sidan af frågan lemnar jag åt andra att afgöra. Men det synes mig dock, som om en anledning till att lagstiftningen i fråga blifvit lagd i Konungens hand varit den, att det för densamma fordrades en sådan sakkunskap, som sannolikt Riksdagen icke besitter. Jag vill i detta hänseende erinra derom, att i den lagstiftning, som här afses, är ju exempelvis fråga om att bedöma, huru tjocka plåtarne böra vara i en ångpanna, huru en ångpanna skall vara stagad, huru säkerhetsventilerna för densamma böra afvägas o. s. v. Icke är det väl sannolikt, att Riksdagen har större förutsättningar att kunna ingå i en detaljpröfning af en sådan lag än Kongl. Maj:t. Här vid lag torde väl den sakliga pröfningen böra ligga till grund för de bestämmelser, som skola utfärdas

Slutligen vill jag till bemötande upptaga hvad herr Branting och sedermera herr Hedlund anfört derom, att jag skulle ha velat åberopa herr Charles Lindley som stöd för att det icke behöfdes någon bestämmelse om en lastlinie. Jag vill emellertid bestrida, att jag gjort något sådant, ty jag nämnde hans anförande i det sammanhang, att jag ville ådagalägga, att vid frågor af denna innebörd

är det tre faktorer, som spela in, nemligen dels sakkunskapen, dels erfarenheten, dels äfven känslan, och jag varnade då för att låta känslorna göra sig allt för mycket gällande. Jag ådagalade vidare, att herr Lindley hade erkänt, att skeppsredarne *icke alltid* vilja sätta sig emot lagstiftningsåtgärder i hithörande frågor, utan att — såsom han sade vid nordiska sjöfartsmötet år 1897 — i den kretsen kunde sannolikt icke sådana skäl åberopas som det, att redarne skulle söka göra sina ekonomiska fördelar gällande.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Herr talman! Jag har icke kunnat finna, att under denna diskussion blifvit anförda några skäl, som ådagalägga, att icke handels- och sjöfartskomitén haft rätt, när den intagit en sådan ståndpunkt som den gjort, och hvad vidare det sakliga vidkommer, har icke heller förekommit någonting under diskussionen, som kan synas mig gifva Riksdagen anledning att göra ett slags principuttalande med afseende å införande af Plimsol-lagstiftning i vårt land.

Herr Widén: Herr talman, mina herrar! Då diskussionen i denna fråga har blifvit så lång, skall jag endast en kort stund taga kammarens uppmärksamhet i anspråk. Jag begärde ordet under herr Wallenbergs första anförande, då han något klandrade och ville motbevisa den statistik, som jag lemnat, genom att påvisa, att enligt det af mig åberopade Lloyds register det skulle vara mycket bättre ställdt i afseende å ångfartyg än i afseende å fartyg i allmänhet, och att alltså den af mig anförda, jemförande statistiken skulle vara i viss mån vilseledande, beroende derpå, att det är segelfartygen, som neddraga siffran till vår missfavör. Ja, detta är visserligen sant, åtminstone till en viss grad, men jag skall be att få fästa uppmärksamheten derpå, att när man åberopar sådan jemförande statistik, kommer man icke till vissa eller rigtiga siffror genom att anföra sådan allenast för ett år, utan det måste vara flera år, som uppgifterna skola omfatta; eljest bli de missvisande. Jag har här framför mig Lloyds register för ett annat år än det af honom anförda, der det just med afseende å ångfartygen ställer sig helt annorlunda. Denna statistik visar, att det är icke mindre än åtta af de europeiska staterna, som i det fallet stå framför oss.

Vidare ber jag att få fästa uppmärksamheten derpå, att hvad anhängarne af utskottets förslag här ha yttrat utgör egentliga orsaken till att vi reservanter icke velat taga med dessa bestämmelser om däckslast och lastlinie. Just derför att vi anse, att dessa icke böra medtagas och att icke heller Riksdagen bör göra något uttalande i den delen, hafva vi kommit med vår reservation; det är ock derför, som jag fortfarande nödgas hålla på densamma.

Det har af herr Hedlund och äfven andra talare blifvit frågadt, hvad som tilldragit sig sedan år 1899, för att kammaren skulle ändra det beslut, som den då fattade, och hvilket hade ungefär samma räckvidd som det af herr Smith framstälda yrkandet. Jo, jag skall tala om, hvad som sedan dess inträffat. Då fattade kammaren sitt

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

beslut på grund af en utredning från lagutskottet, som dock i sjelfva verket icke var någon utredning, och någon sådan förebragtes icke heller i kammaren. Denna uttalade då allenast en opinionsyttring, hvilket ock uttryckligen gafs till känna af flera talare. Ja, det är mycket möjligt, att det här i dag också endast blir en opinionsyttring, men det veta vi ju icke ännu, då Första Kammaren ej utlåtit sig i frågan. Under sådana förhållanden kan det vara möjligt, att vi kunna enas om ett skrifvelseförslag; och som det af reservanterna framstälda skrifvelseförslaget innebär just sådant, som är möjligt och uppnåbart, böra vi taga det, men icke heller något annat, som går längre och omfattar sådant, hvarom meningarna, såsom det har visat sig här i dag, i kammaren äro så pass delade som i frågorna om däcklast och lastlinie; något, som vi för resten redan förut visste genom hela den diskussion i denna fråga, som förekommit i pressen, i afhandlingar, på sjöfartsmöten och i komitéer.

Jag ber för min del att få yrka bifall till reservationen med det af mig gjorda tillägget.

Med afseende å detta tillägg har en talare nyss framhållit, att det icke skulle vara behöfligt. Ja, jag skall icke yttra mig om detta tilläggs behöflighet eller obehöflighet, utan jag skall endast be att något få fästa mig vid ett skäl, som han anförde för sin åsigt. Han sade nemligen bland annat, att Riksdagen icke har den sakkunskap, som erfordras i och för dessa frågors behandling. Nu är det ju emellertid alltid så, att den utredning, som af Kongl. Maj:t förebringas inför Riksdagen, bör grunda sig på sakkunskap; och Riksdagen bör då också i alla fall kunna yttra sig med erforderlig kännedom om den föreliggande frågan. Att för öfrigt sakkunskap i sjöfartsfrågor icke saknats i Riksdagen, ha herrarne nog i dag haft tillfälle att bevittna.

Jag yrkar, som sagdt, bifall till min med fleres reservation med det föreslagna tillägget.

Herr Kinnman: Herr talman, mina herrar! Jag vill endast säga några ord med anledning af herr Brodins yttranden.

Han sade, att jag hade bort förut taga reda på det lagstadgande om ventilation, som finnes i vår nuvarande lag. Ja, jag vet mycket väl, hvar stadgandet om ventilation finnes, nemligen i § 14 af reglementet för skeppsmätare, det är af samma slag som § 26 sjölagen. Det vet hvarje skeppsmätare, att när han skall afsätta besättningsrum, måste han ock tillse, att det har någon sorts ventilation. Då jag väntade mig, att utskottet skulle anföra, att det redan finnes ett stadgande om ventilation, tillskref jag ordet »detaljerad» i motionen. Jag skulle vilja kalla det stadgande, som finnes i åberopade skeppsmätareförordning, för ett kautschukstadgande, emedan det är så ytterst tänjbart, det står i författningen endast »nödig ventilation».

Vidare nämnde herr Brodin om, att jag hade ur sjöfarts-

komiténs utlåtande uppläst ett stycke, som var lösryckt från sitt sammanhang, men jag ber att gent emot honom få fästa uppmärksamheten på att det var hela stycket, som jag anförde, och att det samma innehåller allt det, som i motiveringen handlar om denna sak. Det var komiténs åsigt om bestämmelserna i sjölagen, som jag åberopade. Denna herr Brodins anmärkning var således alldeles obefogad.

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Sedermera var det fråga om däckslast. Jag vet icke, hvad kapten Wallenberg menade med det experiment, han talade om, att en befälhafvare, sedan han kommit till sjös, lägger fartyget än på den ena och än på den andra sidan för att utröna fartygets stabilitet. Det vore en mycket dålig befälhafvare, som skulle gå till väga på det sättet, och sannerligen han förtjenade att vara befälhafvare. Det anförda exemplet är icke ett skäl mot dylika stadganden, utan ett af de starkaste skäl, som tala för en sådan lagstiftning, som här är ifrågasatt. Jag är sålunda tacksam för, att herr Wallenberg påpekade detta nya bevis för nödvändigheten af en sådan lagstiftning.

Likaså är det, hvad beträffar däckslasten, klart, att den bestämmer man efter fartygets form. Är det mindre bredt och mera djuptgående får man taga mindre däckslast, och är det deremot mera bredt i förhållande till sitt djup, kan man taga mera däckslast. Detta säger sig ju sjelft. Jag vidhåller, herr talman, mitt yrkande.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, gaf herr talmannen propositioner på 1:o bifall till utskottets hemställan; 2:o bifall till det af herr Ödman under öfverläggningen framstälda förslag; 3:o bifall till det af herr Widén under öfverläggningen framstälda förslag: 4:o bifall till den af herr Wallenberg afgifna, utskottets utlåtande vidfogade reservation; 5:o afslag såväl å utskottets hemställan som de i ämnet väckta motionerna; samt 6:o bifall till det af herr Smith under öfverläggningen framstälda förslag; och förklarade sig herr talmannen anse det under 6:o omförmälta yrkande vara med öfvervägande ja besvaradt. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf herr talmannen för bestämmande af kontraproposition å nyo upptog de öfriga yrkandena, af hvilka det, som afsåg bifall till den under punkten 6:o angifna proposition, nu förklarades hafva flertalets mening för sig. Men jemväl i fråga om kontrapropositionen äskades votering, i följd hvaraf, och sedan till kontraproposition i denna votering antagits propositionen på bifall till utskottets hemställan oförändrad, nu först uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontrapropositionen i hufvudvoteringen angående särskilda utskottets n:o 2 förevarande utlåtande n:o 6 antager yrkandet om bifall till det af herr Widén framstälda förslag, röstar

Ang. bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror. (Forts.)

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraproposition i nämnda votering antagit yrkandet om bifall till utskottets förslag oförändradt.

Den votering, som anställdes enligt denna voteringsproposition, utföll med 86 ja, men 111 nej; hvadan propositionen för hufvudvoteringen erhöll följande af kammaren godkända lydelse:

Den, som i fråga om särskilda utskottets n:o 2 förevarande utlåtande n:o 6 bifaller det af herr Smith under öfverläggningen framstälda förslag, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets hemställan oförändrad.

I hufvudvoteringen afgåfvos 109 ja-röster mot 88 nej-röster; och hade kammaren alltså fattat beslut i öfverensstämmelse med ja-propositionens innehåll.

Punkten 2.

Godkändes.

Sedan *punkten 3* blifvit uppläst, anförde

Herr David Bergström i Stockholm: Jag tillåter mig hemställa, att i denna punkt i stället för orden »i öfriga delar» må inskjutas orden »i de delar, som icke varit berörda af kammarens nyss fattade beslut».

Vidare yttrades ej. Det af herr Bergström framstälda förslag bifölls.

§ 4.

Ordet lemnades på begäran till *Interpellation.*

Herr Ivar Månsson: Uti en den 7 maj 1896 till Kongl. Maj:t aflåten skrifvelse anhöll Riksdagen, »att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, om och huruledes vid handel med konstgjorda gödningsämnen och beredda fodermedel säljaren må förpligtas att alltid med ansvar för uppgiftens rigtighet angifva varans namn och beståndsdelar, äfvensom att Kongl. Maj:t måtte för Riksdagen framlägga förslag till den lag, som må finnas erforderlig».

Den 22 maj 1896 anbefalde Kongl. Maj:t, genom dåvarande statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet, landtbruksstyrelsen att i anledning af Riksdagens berörda skrifvelse afgifva underdånigt utlåtande, hvilket afgafs den 2 april 1897, och deri landtbruksstyrelsen i underdånighet hemställer, att Kongl. Maj:t måtte för Riksdagen framlägga förslag till lag om handel med gödsel- och fodermedel samt utsädesvaror i öfverensstämmelse med förslag, som landtbruksstyrelsen i ämnet uppgjort.

Emellertid har denna fråga ännu icke till Riksdagens pröfning hänskjutits, och det är mig ej heller bekant, hvad som, utöfver det ofvan angifna, i saken åtgjorts.

Handeln med importerade konstgjorda gödslings- och foderämnen samt utsädesvaror har år efter år ökats; men denna varuimport har ty värr icke medfört den nytta och de fördelar för vårt landtbruk, som man skulle kunnat vänta sig af den ökade omsättningen i denna rigtning. Den har icke varit till odeladt gagn för landtbruksnäringen af det skäl, att varornas qvalitet ej hållit jemna steg med qvantiteten; försäljningen har till och med slagit in på vägar, som allt för ofta ledt in på förfalskningens och bedrägeriets områden. Härom vittna landtmännens klagomål, enskildt och offentligt, likasom ock kontrollanstalternas rapporter och meddelanden i tidningar betyga detsamma.

En för försäljning och köp af gödslings- och foderämnen samt af utsädesvaror afsedd, speciel lagstiftning, förbunden med obligatorisk kontroll af till salu utbjudna varor, är derför en högst trängande nödvändighet, som måste med det allra snaraste genomföras, om vårt lands jordbruk ej skall lida allt för svåra ekonomiska förluster och en ärlig, men på samma gång vinstgifvande handel af här afsedd art skall blifva möjlig.

Denna sida af saken har också redan vederbörligen beaktats i utlandet, i det lagstadganden i denna rigtning genomförts i t. ex. Frankrike och England med flera länder samt mått och steg till lagstiftning i samma syfte tagits äfven inom grannländerna: Tyskland, Danmark och Finland.

Om lagstiftning i berörda hänseenden hos oss icke är genom-

Interpellation. förd samtidigt med grannländernas, är naturligtvis stor fara för handen, att underhaltiga, ja, kanske fullkomligt värdelösa gödslings- och foderämnen samt utsädesvaror, hvilka inom grannländerna icke kunna afyttras, skola hit införas i ännu större mängd, än nu är fallet.

På grund af hvad jag nu anfört anhåller jag om kammarens tillstånd att få till herr statsrådet och chefen för kongl. finansdepartementet, hvilken, enligt hvad jag antager, inför Hans Maj:t Konungen skall föredraga detta ärende, framställa följande spörsmål:

Har Kongl. Maj:t funnit den af Riksdagen i skrifvelse den 7 maj 1896 angående lagbestämmelser vid handel med konstgjorda gödningsämnen och beredda fodermedel gjorda framställningen böra till någon annan Kongl. Maj:ts åtgärd föranleda, än infordrande af yttrande från landtbruksstyrelsen, och, om så är förhållandet,

hvad har af Kongl. Maj:t för frågans utredning vidtagits, och slutligen:

när kan Riksdagen, om Kongl. Maj:t finner framställningen förtjena att beaktas, vänta att få emotse nådig proposition i ämnet?

Till den af herr Ivar Månsson sålunda gjorda hemställan lemnade kammaren sitt bifall.

§ 5.

Aflemnades följande motioner, nemligen af:

herr *L. P. Mallmin*, med flere, n:o 181, om tillägg till §§ 27 och 52 i Kongl. Maj:ts förslag till ny värnpligtslag; och

af herr *A. Thylander*, n:o 182, i anledning af herrar C. Lindhagens och J. Petterssons i Södertelje motion, n:o 145, i fråga om åtgärders vidtagande för en ändamålsenlig utveckling af de vid Malmberget och Luossavaara uppkomna samhällen.

Dessa motioner blefvo på begäran bordlagda.

Som tiden nu var långt framskriden, uppsköts kammarens förhandlingar till kl. 7 e. m., då detta sammanträde enligt utfärdadt anslag åter skulle fortsättas.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4,6 e. m.

In fidem

E. Nathorst Böös.

Stockholm, tryckt i Central-Tryckeriet, 1901.