

Nr 183.

Av herr **Möller m. fl.**, *angående överflyttande av vissa ärenden från kommerskollegium till socialstyrelsen m. m.*

Vid 1926 års riksdag hemställdes i motion inom andra kammaren av herrar Törnkvist i Karlskrona och Lövgren i Nyborg "att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning av frågan om överflyttande från kungl. kommerskollegium till kungl. socialstyrelsen av de sjöfartskontrollen rörande frågor, som enbart eller i övervägande grad röra arbetarskyddet, samt att för riksdagen snarast framläggas förslag till sådan överflyttning i den omfattning, som genom utredningen kan ådagaläggas vara ändamålsenlig".

Som motiv för sitt yrkande anförde motionärerna följande:

När 1914 års senare riksdag antog av dåvarande regeringen framlagt förslag till lag om utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m., bestämdes även, att denna statskontroll skulle utövas av kommerskollegium som högsta chefsmyndighet. Emellertid hade redan då starka och inflytelserika röster höjts för att den del av fartygstillsynen, som gällde människornas säkerhet ombord, bostadsförhållanden, yrkesskydd m. m., såsom sociala ärenden borde förläggas under socialstyrelsen. Kommerskollegium, såsom det centrala verket för näringarnas ekonomiska förkovran, ansågs från dessa synpunkter icke väl ägnat att rätt tillvarataga de intressen i fråga om fartygs utrustning och säkerhet, som kunde sägas vara passagerares och besätningars och vilkas tillgodoseende naturligt måste betyda större eller mindre uppoffringar från näringens sida. Att dessa senare från nutida erfarenheters synpunkter ganska rimliga krav icke då beaktades av Kungl. Maj:t och riksdag, synes icke minst ha varit beroende av den brist på erfarenhet om verkan av en sådan till en hand förlagd kontroll över en näringsgrens såväl affärsekonomiska som sociala intressen, som vid tiden i fråga förelåg.

Även i det regeringsförslag till omförmäld lag, som den liberala regeringen förelade för 1913 års riksdag, ett förslag som emellertid senare återtog, spårar man den osäkerhet i fråga om de sociala sjöfartsärendenas förläggning inom den centrala förvaltningen, som sedermera präglade statsmakternas handläggning av ärendet. Nämnda regerings finansminister anförde till statsrådsprotokollet vid propositionens remiss, att "det gäller för närvarande att taga ståndpunkt till detta spörsmål endast med hänsyn till den närmaste tiden". När föredragande departementschefen förklarade sig ämna förorda, att kommers-

kollegium och icke socialstyrelsen utses som chefsmyndighet även för den sociala kontrollen över sjöfarten, säger han sig stödja detta på de skäl sjöfartssäkerhetskommittén och kommerskollegium andragit. "Men", tillade ifrågasvarande departementschef, "själva förläggningen till kommerskollegium bör ej hindra, att intresset av arbetsskydd inom sjöfartsnärigen vinner beaktande även under det stundande provisoriet." Det är skäl att beakta detta förnyade understrykande av att förläggningen av den sociala sjösäkerhetskontrollen till kommerskollegium avsågs blott att vara tillfällig. Det samarbete mellan kommerskollegium och socialstyrelsen i ärenden av social natur, som föredragande departementschefen själv i sitt statsrådsanförande uppdrog grundlinjerna till, ansåg han "visserligen vara förenligt med att gå något längre samt överväga spørsmålet om tudelning av de sjöfartssäkerheten rörande förvaltningsfrågor därhän, att de som enbart eller i övervägande grad röra arbetsskydd komma under direkt behandling av socialstyrelsen och denna underordnade organ. Men den av sjöfartssäkerhetskommittén och eljest i ämnet förebragta utredningen innefattar ej tillräcklig grund för att ett sådant steg må tagas, helst som ej heller tiden medgivit kommerskollegii och socialstyrelsens hörande över ett dylikt uppslag. Under nuvarande omständigheter får jag begränsa mig till ett uttalande, att denna fråga innefattar en framtidstanke, som förtjänar att efter vederbörlig utredning tagas i grundligt övervägande."

Finansministern i den högerregering, som 1914 tog arvet efter den liberala regeringen, synes, att döma av de av honom i hans förslag av den 29 maj 1914 i samma ärende gjorda uttalanden, ha fullföljt sin företrädares synpunkter i förevarande angelägenhet. Han anför å sin sida, att "vid övervägande av de olika synpunkter, som gjort sig gällande i denna förlägningsfråga, kan jag ej annat än ansluta mig till den ståndpunkt, som enligt det förut sagda intagits av min företrädare i ämbetet, ävensom till den utförliga motivering, varå densamma grundats". Det torde sålunda finnas fog för antagandet, att de båda i politiskt åskådningsavseende skilda regeringarna voro eniga om att den sociala fartygskontrollen visserligen för det dåvarande borde förläggas till kommerskollegium, såsom chefsmyndighet, men att denna förläggning skulle betraktas som provisorisk i avvaktan på förlägningsfrågans ytterligare grundliga utredning.

Ännu mera synes denna uppfattning bestyrkas av den omständigheten, att socialstyrelsen icke bereddes tillfälle att yttra sig om detta för den sociala folkovårdnaden synnerligen viktiga spørsmål. Dess hörande gällde blott den ökning i styrelsens arbetskrafter, som skulle föranledas av dess samverkan i den sociala kontrollen, som regeringsförslaget om chefsmyndighetens förläggning till kommerskollegium upptog. Något socialstyrelsens uttalande rörande själva principfrågan torde ingen av de anförda regeringarna ha kunnat stödja sig på. Socialstyrelsen har tydligen å sin sida ansett sig sakna anledning att utforma ett principuttalande i ärendet, när uppdraget gällde uttalande om blott en infogning i ämbetsverket av en arbetskraft, som syntes styrelsen redan stå

utanför ämbetsverkets dörrar. Det bör nämligen bemärkas, att när socialstyrelsen anmodades yttra sig, var det om en enkel detalj i ett redan så gott som fullt utarbetat förslag.

Inom socialstyrelsen föreslog emellertid socialfullmäktigen Herman Lindqvist, att styrelsen likväl skulle upptaga frågan i hela dess vidd och avge ett principiellt yttrande. När, som redan nämnts, socialstyrelsen bestämt sig för ett uttalande blott till det av regeringen begränsade uppdraget, vidfogade herr Lindqvist socialstyrelsens utlåtande följande reservation:

”De uppgifter, som skulle komma att åligga den föreslagna fartygsinspektionen, måste enligt min mening till stor, ja, måhända övervägande del anses fullfölja syften av social innebörd. Bestämmelserna om sjövärdighet ha ju i fråga om lastfartyg i främsta rummet till ändamål att skydda besättningen mot olycksfall i arbete. Beträffande passagerarfartyg ha berörda bestämmelser tydligen delvis samma ändamål, och ifrågasättas kan därjämte med skäl, om icke syftet med hänsyn till passagerarna jämväl är att anse som huvudsakligen socialt — föreskrifterna om emigranternas befordring till främmande världsdel räknas självklart till den sociala lagstiftningen. Andra till fartygsinspektionen hörande frågor, såsom rörande skyddsanordningar vid maskiner och redskap, åtgärder till främjande av arbetets sundhet, besättningens kost-, logi- och sjukvårdsförhållanden ombord, minderårigas användande m. m., äro uppenbarligen att hänföra till det sociala området.

Med hänsyn till motsättningen mellan sociala och ekonomiska intressen måste de förra såvitt möjligt tillgodoses genom särskild lagstiftning och tillsyn. Så har beträffande flertalet slag av verksamhet skett genom lagen om arbetarskydd och yrkesinspektionen, och jag kan icke se, varför ej samma regel borde tillämpas jämväl i avseende å sjöfarten. Enklast skulle detta åvägabringas genom en utsträckning, måhända i samband med vissa förändringar av nämnda lag och inspektion till sjöfarten.

Genom att uppdraga den lokala fartygsinspektionen åt yrkesinspektionen, vilket i väsentlig mån antagligen låte sig väl göra, skulle ej blott de sociala intressena bliva bättre tillgodosedda, utan uppenbarligen även betydande inbesparingar göras för statsverket. Under vintertiden, då sjöfarten i åtskilliga hamnar är inställd och i de övriga är i betydlig grad inskränkt, skulle särskilda fartygsinspektörer på många platser få intet eller föga att göra. Införlivade med yrkesinspektionen åter skulle de kunna användas till andra göromål under vintertiden. Erforderlig sakkunskap är för övrigt, enligt vad jag inhämtat, redan till finnandes inom yrkesinspektionen.

Då sålunda från såväl socialpolitisk som statsfinansiell synpunkt med fog kan ifrågasättas att åt statskontrollen å fartygs sjövärdighet m. m. jämte i samband därmed tillämnade förändringar i sjölagstiftningen giva en helt annan gestaltning än den föreslagna, har jag ansett, att socialstyrelsen, oaktat den därom ej erhållit uppdrag, bort ingå i prövning av den föreliggande frå-

gan i hela dess vidd och därefter avgiva det yttrande och förslag, vartill prövningen kunnat föranleda.”

Reservanten inom socialstyrelsen pekar, som synes, på, att statsverket uppenbarligen kunnat göra betydande besparingar, därest sjövärdighetskontrollen lagts under socialstyrelsen, som inom den upprättade yrkesinspektionen redan hade till sitt förfogande för ändamålet lämpade organ. Denna besparingssynpunkt är kanske nu ännu mera aktuell än den var för 10 år sedan, och den förtjänar i varje fall att vinna beaktande. Sannolikt skulle vissa besparingar kunna uppnås, därest den dubbling av yrkesinspektionen, som nu råder, upphävdes och socialstyrelsens organ för arbetarskydd och yrkesinspektion på sin lott även fick uppgiften att handhava uppsikten över de sociala sjölagarnas efterlevnad. Däröfver kan emellertid först en utredning ge definitivt besked.

Det ”provisorium” i fråga om den sociala fartygskontrollens förläggning till kommerskollegium, som sålunda beslöts av 1914 års senare riksdag, upprätthålles alltjämt. Vi ha sålunda nu ungefär ett decenniums erfarenheter av hur det verkat från allmän och social synpunkt, att den sociala kontrollen öfver en näringsgren handhafs av det statliga organet för samma närings ekonomiska intressen. Förvisso blir svaret på en fråga om, hur denna sammankoppling verkat, färgat av de intressen de båda uppgifterna, den ekonomiska och den sociala, var för sig varit avsedda att tillgodose. Utan tvivel skulle ett svar från den inom sjöfartsnärigen intresserade ekonomiska parten innehålla belåtenhet öfver den ”framsynthet”, lagstiftarna lade i dagen, när de 1914 lade i en hand både ansvaret för de sociala anordningarnas tillräcklighet ur trygghets- och hälsosynpunkt och ansvaret för ekonomien. Därmed har, enligt samma synpunkt, kraven på yttre och inre sjövärdighet kunnat hållas kraftigt tillbaka och näringsens rent ekonomiska intressen verkligt kunnat skyddas. Ett svar återigen av den andra parten, den ombord å fartygen arbetande parten, blir det rakt motsatta. Där beklagas livligt, att det allmännas omsorger om den sociala sjölagstiftningens upprätthållande på ett för de sjöfarande tillfredsställande sätt icke kunna komma till sin fulla rätt på grund av chefsmyndighetens huvudinställning som näringsens ekonomiske målsman inom statsförvaltningen. Var det öfver huvud allvarlig mening med att ge den sociala sjöfartskontrollen en modern inriktning, torde man knappast kunna undgå att hitta den centrala svagheten i den nuvarande organisatoriska anordningen i fråga om denna kontroll. Denna svaghet avslöjar sig själv. Sannolikt torde den även ha upptäckts inom kommerskollegium, som med visshet under årens lopp fått mottaga en ofantlig mängd bevis om dess socialt synnerligen otillfredsställande funktion.

Vi skola nu icke anföra några detaljexempel på denna otillfredsställande funktion ur det rika material, som stå sjöfolksorganisationerna till buds. Men i detta sammanhang skola vi anföra ett uttalande om kommerskollegium, som chefsmyndighet för sjöfartens sociala angelägenheter öfver huvud, som så sent

som 1918 fälldes av en framstående kännare av hithörande förhållanden numera ledamot av riksdagens andra kammare. Han yttrade på tal härom:

"Huvudanledningen till kommerskollegiums försummelser synes oss ligga däri, att detta verk skall tillvarataga såväl sjöfartsnäringens ekonomiska välfärd som sjöfolkets sociala omvårdnad. Dessa båda saker gå oftast stiek i stäv mot varandra, och då kommerskollegium i första hand är och bör vara ett *näringarnas* organ, så förstår man, att sjöfolkets rent sociala intressen därvid kommit till korta.

Det synes oss därför vara på tiden att verkställa den boskillnad, som för industriens vidkommande år 1912 skedde därigenom, att arbetarskyddet och övriga sociala frågor förlades till den nyupprättade socialstyrelsen, medan industriens näringsfrågor kvarstannade hos kommerskollegium. En sådan uppdelning borde även vidtagas för sjöfartens del."

Detta uttalande avsåg att belysa kommerskollegii ställning till sjömanshusen, som författaren ansåg böra förläggas under socialstyrelsen, "men", tillade han, "fråga är, om icke även hela frågan om fartygsinspektionens förläggning borde underkastas förnyad prövning och liksom arbetarskyddet förläggas till socialstyrelsen. Det nuvarande hälftenbruket mellan ämbetsverken är en halvmesyr."

Med det som anförts, synes oss vara sakligt ådagalagt, att tiden nu måste anses vara inne för vidtagande av förberedande åtgärder i syfte att till socialstyrelsen definitivt överföra ansvaret för uppsikten om våra sociala sjölagars effektiva efterlevnad. Det "hälftenbruk", med beslutanderätten lagd ensamt i näringsorganet kommerskollegium, med socialstyrelsens blott formella medverkan vid den sociala kontrollen, som riksdagen för ett tiotal år sedan beslöt, har befunnits icke hålla måttet inför de krav, man numera rimligen både kan och måste ställa på en väl ordnad sociallagstiftning.

I av statsutskottet infordrat utlåtande över motionen anförde kungl. kommerskollegium att "kollegium för sin del icke kan finna någon utredning i ämnet av behovet påkallad".

De skäl kollegium anför för detta sitt avstyrkande av begärd utredning kunna vi ej här i sin helhet återgiva. Vi hänvisa den intresserade till statsutskottets utlåtande 120 vid 1926 års riksdag, där kommerskollegii utlåtande finnes vidfogat som bilaga A. Kollegium gör i nämnda utlåtande gällande, att vad motionärerna framhållit ifråga om statsmakternas tveksamhet beträffande den lämpligaste lösningen av frågan om förläggningen av fartygsinspektionen "synes grunda sig på en missuppfattning". Häremot torde emellertid i första hand böra erinras om innehållet i de akter 1926 års motionärer anförde som stöd för den uppfattning de då framförde. Det torde icke ens av kommerskollegium med framgång kunna jävas, att det vid fartygsinspektionens inrättande allvarligt övervägdes, huruvida icke hela denna tillsynsmyndighet borde förläggas under socialstyrelsen. Att kollegiet självt, som rederinäringens speciella organ, även då var ståndaktigt i sin uppfattning om att den sociala tillsynen över sjöfarten icke borde skiljas från de näringsekonomiska omsorger, kollegium i

första hand representerar, är en sak för sig, som blott markerar kollegiets egen bestämda och oföränderliga hållning. Statsmakternas hållning i frågan har emellertid varit inställd på att så småningom efter vunnit erfarenhet finna den bästa lösningen av denna tillsynsfråga.

När dåvarande finansministern Thorsson föreslog 1919 års riksdag, att upprätta en särskild byrå inom kommerskollegium för fartygsinspektionen, utgick han ifrån att ett särskiljande av den sociala sjöfartskontrollen från det rent affärsmässiga sjöfartsintresset var av behovet påkallat. Den dittills rådande ordningen, med fartygsinspektionens centrala organ som en sektion av byrån för ärenden angående utrikeshandeln och sjöfarten, var, enligt herr Thorssons mening, icke tillfredsställande. Han anförde härom bl. a.: "Det har på grund av dels omfattningen av de göromål som skulle ombesörjas av sjöfartsbyrån, dels den stora vikten och i viss mån egenartade beskaffenheten av de ärenden, som skulle handläggas å den föreslagna fartygsinspektionssektionen, samt dels slutligen önskvärdheten av, att den kontrollerande verksamheten rörande fartygssäkerheten utövas på ett mera självständigt sätt, synts mig böra ifrågasättas att i huvudsak frigöra nämnda sektion från sambandet med sjöfartsbyrån."

Att statsrådet Thorsson icke ansåg sitt eget förslag om upprättande av den nuvarande byrån inom kommerskollegium för fartygsinspektionen såsom en definitiv lösning av denna organisationsfråga, framgår av den motivering statsrådet Thorsson vidfogade statsrådsprotokollet. Han yttrade däri bl. a.:

"Skäl kunna visserligen anföras för den mening, som tidigare hävdats av, bland andra, socialstyrelsen, att fartygskontrollen på grund av dess sociala betydelse borde tillkomma en avdelning inom nämnda styrelse, eller ock kunde ifrågasättas att ordna fartygsinspektionen såsom en självständig myndighet. Då tillräcklig utredning för ett slutligt ståndpunkttagande till endera av dessa organisationsformer icke förefinnes samt frågan om inrättande av ett socialdepartement härvidlag också kan vara av betydelse, hemställer jag emellertid, att fartygsinspektionen måtte, på sätt kollegium ifrågasatt, tills vidare organiseras såsom en byrå inom kommerskollegium."

Det torde knappast vara behöfligt att anföras mera än vad här ovan nu skett, för att visa, att kommerskollegium i sin anförda inlaga till statsutskottet år 1926 saknade varje fog för sitt påstående, att vad motionärerna anförde "syntes grunda sig på en missuppfattning." I stället torde vara klart, att kollegium råkat förväxla statsmakternas försiktiga prövande fram till en tillfredsställande lösning av sjöfartskontrollen med sin egen, ständigt avvisande hållning mot att rationellt skilja ut den sociala kontrollen från kollegiets mera affärsbetonade uppgifter. Som ovan anförts, hade Thorsson två alternativ, det ena att inorganisera fartygskontrollen i socialstyrelsen, det andra att ordna fartygsinspektionen som en självständig myndighet. Då Thorsson emellertid ansåg att tillräcklig utredning icke förelåg för ett slutligt ståndpunkttagande till endera av dessa organisationsformer, föreslog han att fartygsinspektionen skulle tills vidare organiseras som en byrå inom kommerskollegium. Av den givna formu-

leringen synes man med fog kunna våga draga den mot kollegiums läsart diametralt motsatta slutsatsen, att dåvarande statsrådet Thorsson ansett det självklart, att den sociala sjöfartskontrollen icke hörde hemma hos kommerskollegium, men att den borde bibehållas där tills vidare i avvaktan på resultatet av en utredning, som borde ådagalägga vilket av de två alternativen: en självständig myndighet eller en avdelning inom socialstyrelsen, som slutligt vore att föredraga. Alldeles ofrånkomligt klart är emellertid, att Thorsson avsåg ett provisorium med fartygsinspektionsbyråns inrättande inom kommerskollegium och att utredning före ett slutligt ståndpunkttagande till en definitiv organisationsform var behövlig.

Att de erfarenheter rörande den sociala fartygskontrollen, som sedan år 1919 inhämtats, icke försvagat kravet på denna kontroll avskiljande från kommerskollegii uppgifter, torde vara känt. I den inlägga socialstyrelsen överlämnade till 1926 års statsutskott heter det bl. a., efter att styrelsen erinrat om nuvarande ordnings tillkomst:

"Den ordning för utövande av den sociala delen av fartygskontrollen, som sålunda kom till stånd, läser knappast kunna anses fullt tillfredsställande."

I fråga om sättet för åstadkommande av en tillfredsställande ordning ansluter sig socialstyrelsen till dåvarande motionärers synpunkter. "Den i och för sig rationellaste lösningen av den föreliggande frågan", skriver nämnda styrelse, "torde även onekligen vara den, som av motionärerna närmast anges, nämligen att en tudelning av de sjöfartssäkerheten rörande ärendena genomfördes, så att handläggningen av de ärenden, som helt eller huvudsakligen röra arbetarskydd, överflyttades på socialstyrelsen."

1926 års statsutskott erinrade i sitt utlåtande över anförda motion, att frågan om kommerskollegii omorganisation är föremål för utredning "och att förslag härom inom en nära framtid torde komma att föreläggas riksdagen". Utskottet förutsatte att det av motionärerna framförda spörsmålet därvid skulle upptagas till prövning och ansåg därmed motionen besvarad. Detta blev ock riksdagens enhälliga beslut.

I föreliggande statverksproposition till årets riksdag, tionde huvudtiteln, "löser" statsrådet och chefen för handelsdepartementet denna fråga genom att gå förbi utredningskravet och acceptera kommerskollegiets ensidiga näringsekonomiska synpunkter, som sålunda framläggas för riksdagen med något av ett ultimatumskarakter över sig. Statsrådet säger "att av vad kommerskollegium i sitt till riksdagens statsutskott avgivna utlåtande ävensom (av vad kollegium) sedermera anfört i detta ämne på ett övertygande sätt framgår att det icke torde vara vare sig lämpligt eller ens möjligt att uppdelning på ifrågasvarande kontroll i en rent sjöteknisk kontroll och en mera social tillsyn". Det hade, så vitt vi kunna se, varit mera i överensstämmelse med ärendets natur, om herr statsrådet villigare lyssnat till vad det sociala organet sagt i denna sociala fråga än till vad det näringsekonomiska organet anfört. Även socialstyrelsen meddelade, som här ovan erinrats om, sina synpunkter på frå-

gan till 1926 års statsutskott. I nu avsedda del uttalade socialstyrelsen följande: "En uppdelning av kontrollens utövande på skilda myndigheter skulle emellertid stöta på avsevärda praktiska svårigheter på grund av det intima samband, som i stor utsträckning äger rum mellan den sjötekniska och den socialt betonade sidan av kontrollen. Ett genomförande av denna uppdelning torde emellertid icke vara omöjligt, men de därmed förbundna svårigheterna och konsekvenserna torde först efter en mer ingående utredning kunna med någon säkerhet bedömas." Organet för yrkesinspektionen finner, som synes, en ifrågasatt uppdelning av ärendena vara möjlig. Det förefaller därför högst egendomligt, att statsrådet och chefen för handelsdepartementet funnit sig böra vägra hänsyn dels härtill och dels till de synpunkter, som statsrådet Thorsson, enligt ovan, anförde år 1919 rörande behovet av utredning för att få klart hur fartygskontrollen skall organiseras för att få de sociala ärendena knutna till ett för ändamålet lämpat statsorgan.

Kravet på omorganisation av denna för sjöfolket så utomordentligt betydelsefulla tillsyn kan icke uppgivas. Den utredning därom, som riksdagen 1926 förutsatte skulle ske i samband med frågan om kommerskollegii omorganisation, får icke förbigås. Genom ett riksdagens godkännande av Kungl. Maj:ts förslag om fartygsinspektionsbyråns uppförande på ordinarie stat inom kommerskollegium avbrytes på ett synnerligen tvärt sätt en utveckling fram till en tillfredsställande social kontroll över sjöfarten, som riksdagens hela arbete i denna fråga otvivelaktigt varit inriktad på att söka uppnå. Det är visserligen anledning att beklaga, att utvecklingen icke gått fortare än att fartygskontrollens personal såväl inom kommerskollegium som inom socialstyrelsen ännu befinna sig på extra stat. Däråt är emellertid inte mycket att f. n. göra. Det är inte huvudfrågan, den är i stället att ur erfarenheterna så småningom få fram för sjöfolkets del och till dess skydd vid utövande av ett farligt yrke en sådan form för den statliga uppsikten över yrkesskyddet, att de näringsekonomiska intressena tvingas taga tillbörlig hänsyn till de socialt folkvårdande. Den boskillnad mellan dem, som sedan femton år råder inom yrkena i land, måste också, även om tekniska svårigheter skulle resas däremot, rationellt genomföras även inom sjöfarten. Fasthåller, som vi hoppas, riksdagen vid utredningskravet, behöver ett förnyat uppskov med uppförande av vederbörande personal på ordinarie stat icke betyda uppskov till en oviss framtid. Tvärtom synas skäl föreligga för antagandet att en utredning just nu bör till sitt förfogande få ett så omfattande material, som borde medge ett relativt snabbt genomförande av densamma.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen måtte, med avslag på Kungl. Maj:ts förslag under tionde huvudtiteln, punkt 2 att uppföra befattningshavarna inom fartygsinspektionen på ordinarie stat inom kommerskollegium, besluta;

dels att anslag för ifrågavarande ändamål måtte för budgetåret

1928—1929 beviljas på extra stat med samma belopp som för innevarande budgetår;

dels ock att hos Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning av frågan om överflyttande från kommerskollegium till socialstyrelsen av de sjöfartskontrollen rörande frågor, som enbart eller i övervägande grad röra arbetarskyddet, samt att för riksdagen snarast framlägga förslag till sådan överflyttning i den omfattning, som genom utredningen kan ådagaläggas vara ändamålsenlig.

Stockholm den 19 januari 1928.

Gustav Möller.

Rickard Sandler.

A. J. Bärq.

Ernst Wigforss.

Olof Olsson.
