

N:o 10.

Ank. till Riksd. Kansli den 15 April 1880, kl. 3 e. m.

*Första Kammarens Första Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 6,
rörande uppskof med och förnyad granskning af Kongl.
Förordningen den 22 November 1878 angående befälet
å svenska handelsfartyg.*

Sedan på grund af vid denna riksdag väckta motioner, N:o 85 af Herr C. J. Ödman och N:o 143 af Herr S. Axell, jemte Andra Kammarens Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 7, Andra Kammarerna fattat beslut:

»att Riksdagen, så fort som möjligt, genom underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhåller, att Kongl. Maj:t täcktes påbjuda, att med tillämpningen af dess nådiga förordning af den 22 November 1878, angående befälet å svenska handelsfartyg, skall, utom hvad angår det Kongl. Kommerskollegium redan lemnade bemyndigande att på derom gjord ansökan meddela styrmans- och befälhafvarebref samt den behörighet, som innehafvande af sådant bref eller afläggande af den i gällande reglemente för navigationsskolorna i riket föreskrifna ångbåtsbefälhafvare-, öfvermaskinist- och maskinistexamen medför, anstå intill dess Kongl. Maj:t — efter inhämtande af upplysningar från sakkunnige och praktiske män samt föreningar inom vårt land — kan komma i tillfälle taga frågan under förnyad ompröfning och derefter utfärda sådan ny förordning i ämnet, hvartill pröfningen kan föranleda»; har Första Kammarerna för vidare utredning till Utskottet hänvisat detta ärende.

Utskottet anser sig i främsta rummet böra erinra hurusom redan genom Kongl. Förordningen den 3 Juli 1816 § 3 för vinnande af burskap till idkande af utrikes sjöfart, såsom vilkor föreskrefs, att sökanden kunde

förete vederbörligt intygande derom, att han vid anställt förhör befunnits ega nödig kunskap och erfarenhet uti de till navigationen hörande delar, och huru först genom Kongl. Förordningen den 11 Februari 1832 rörande den så kallade landtmanna-seglationen, den frihet till sjöfarts idkande utan burskap, som af ålder varit invånarne i vissa landskap äfvensom säteriegarne förunnad, blef medgifven åt allmogen vid rikets kuster och insjöar i allmänhet, men densamma var inskränkt till fart inrikes orter emellan och till Norge, Finland och danska staterna, samt fick således ej ens ega rum till tyska hamnar vid Östersjön. I denna begränsning gjordes ingen förändring genom Kongl. Förordningen den 7 Maj 1842, angående behörigheten att föra befäl å svenskt handelsfartyg, genom hvilken för rättighet att föra sådant fartyg i vidsträcktare fart stadgades vilkor, att vid navigationsskola hafva genomgått sjökaptensexamen, äfvensom bestämdes, att ej någon finge till styrman å svenskt handelsfartyg med annan bestämmelse än för kustfart vid sjömanshus förhyras, så vida han icke undergått vederbörlig styrmansexamen. Det är genom de Kongl. Kungörelserna den 22 Maj 1852 och den 2 Mars 1854, som undantag från skyldigheten att vid navigationsskola hafva undergått sjökaptensexamen blifvit medgifven för behörigheten att föra handelsfartyg i vidsträcktare fart; och man finner af Kommerskollegii före utfärdandet af dessa kungörelser infordrade yttranden, att motiven för de 1852 af skeppsredare och skeppare i Göteborgs och Bohus samt Malmöhus län och 1854 af riksdagsfullmäktige från Stockholms samt Göteborgs och Bohus län gjorda framställningar hufvudsakligen varit att underlätta svenska sjöfartens täflan med den norska i fråga om farten på sådana utländska hamnar, der norska seglationens öfverlägsenhet i jemförelse med den svenska företrädesvis vore märkbar, samt att Roslagens allmoge, hvars fartyg tillföre haft sysselsättning med trävarors transporterande från rikets norra orter till hufvudstaden, dåmera, efter det exporten af berörda varor verkställdes från förstnämnda orter direkt till utlandet, vore i synnerligt behof af den ifrågakända seglationsfriheten m. m. Kommerskollegium fogade visserligen vid sina tillstyrkande utlåtanden det vilkor, att fartygsbefälhafvare borde i stället för sjökaptensexamen få sig ålagdt att genom betyg, utfärdadt antingen af officer vid Kongl. flottan, eller navigationsskolelärare eller examinerad sjökaptan af första klassen styrka sig ega erforderliga insigter i navigation, men detta blef icke i de Kongl. förordningarne anbefaldt. I afseende på skyldigheten för styrmän att taga styrmansexamen gjordes ingen förändring, utan förblef 1842 års förordning fortfarande gällande.

Under det att genom nämnda undantagslagar af åren 1852 och 1854 frihet för svensk befälhafvare att, utan åliggande att visa sig innehafva de för navigation nödige kunskaper, idka sjöfart, blifvit utsträckt till tyska, nederländska, belgiska och franska hamnar vid Nordsjön och Kanalen till och med Brest, äfvensom till samtliga hamnar i Storbritannien och Irland, hafva deremot uti andra sjöfartsidkande länder vid Nordsjön och Östersjön mycket inskränkande bestämmelser i detta hänseende blifvit stadgade. I Frankrike är genom dekret af år 1852 från vilkor af undergången examen endast befriade befälhafvare å fartyg, som hafva en dräktighet af högst 25 tons och gå till en å högst 15 lieus afstånd belägen hamn. Från hamn i Storbritannien och Irland får enligt Merchant Shipping Act af 1854, icke afgå fartyg till utrikes ort, så vida icke blott befälhafvaren, utan äfven en styrman äro försedda med på undergången examen grundade behörighetsintyg. I Norge fordras enligt lag af år 1857 för behörighet att föra fartyg i annan fart än mellan inrikes orter, till det egentliga konungariket Danmark och på Sverige, från norska gränsen och till Ystad, eller (från Nordlandet och Finnmarken) på Norra Ishafvet och Hvita hafvet, att hafva aflagt styrmans- eller sjöofficersexamen. I Danmark är genom lagar af 1861 och 1863 för behörighet att såsom skeppare föra danskt fartyg bortom en linea i vester från Texeln till Lindesnäs och i öster från Rügenwald till Kalmar föreskrifvet att hafva aflagt styrmans- eller sjöofficersexamen. I tyska riket erfordras enligt förordning af år 1869 vissa kunskapsprof för att föra fartyg i annan fart än kustfart, hvarmed menas resor på Östersjön eller på Nordsjön till 61 graders nordlig latitud med fartyg, som icke aflägsna sig från kusten på längre afstånd än 20 sjömil. Och slutligen är i Finland genom förordning af år 1874 stadgadt, att från åliggande att hafva aflagt prof på insigt och visat erfarenhet i yrket, endast äro befriade befälhafvare å fartyg, hvilka begagnas till kust- och sjöfart inom landet eller till seglation på ryska hamnar vid finska viken, Östersjön och Ladoga, samt till svenska hamnar vid Bottniska viken och Ålands haf, äfvensom till Stockholm.

Det är dock mycket långt ifrån att det endast eller väsentligen skulle hafva varit utlandets exempel, som gifvit anledning till Kongl. Förordningen den 22 November 1878. Med upphörande af de tillfälliga förhållanden, hvilka hufvudsakligen gifvit anledning till de i 1852 och 1854 års kungörelser medgifna undantag, borde också de redan 1816 och åter 1842 i lag stadgade fordringarna på dem, åt hvilka lif och gods på så farliga farvatten, som Nordsjön och Engelska kanalen skola anförtros, att hafva bepröfvade insigter i sitt yrke, åter inträda i full kraft.

Och sedan det genom § 33 af sjölagen den 23 Februari 1864 blifvit föreskrifvet att å alla fartyg öfver 15 nyläster, som äro destinerade till orter på andra sidan om Skagens fyr och Lindesnäs skall finnas skepps-dagbok, i hvilken noggranna uppgifter skola meddelas om de kurser, som blifvit styrda, den väg fartyget tillryggalägger, observerade ortbestämningar med latitud och longitud o. s. v., så måste det anses såsom en erkänd nödvändighet, att de, hvilka skola anteckna dessa förhållanden, hafva de kunskaper, som för deras noggranna angifvande erfordras. Sedan i nära 40 år navigationsskolor varit i Sverige på allmän bekostnad inrättade, torde det icke heller vara för tidigt att begära, att de, som egna sig åt sjömansyrket, skola, innan de kunna göra anspråk på befälsplats å fartyg, inhemta derför nödiga kunskaper, och lika angeläget torde vara att de derefter förvärfva den erfarenhet, som för dessas tillämpning erfordras.

Klandret emot 1878 års förordning har derföre — åtminstone för så vidt detsamma af det Andra Kammarens Utskott, som öfver motionerna afgifvit utlåtande, ansetts befogadt — icke vändt sig mot förordningens hufvudgrunder, utan emot särskilda bestämmelser, hvilka man ansett dels innefatta ett alltför stort språng från förut gällande stadganden, dels i sig sjelfva vara mindre lämpliga, och dels slutligen, såsom varande mest klandervärdt, hafva en retroaktiv verkan, upphäfvande lagligen förvärfvade rättigheter.

För att bedöma rättmätigheten af dessa påståenden torde det vara nödvändigt att efter deras syften angifva de förändringar, hvilka genom förordningen blifvit i förut gällande stadganden gjorda.

Utom den redan i det föregående omnämnda, af sjölagens ordalydelse påkallade, begränsningen för fart, i hvilken oexaminerad befälhafvare kan användas, innehåller förordningen och de i samband dermed af Kongl. Maj:t gifna särskilda nödiga föreskrifter, i syfte att försäkra tillvaron ombord å hvarje fartyg af kunnigt befäl, underbefäl och hvad ångfartyg angår, kunnig maskinist etc.:

att å handelsfartyg af viss storlek i fart bortom Skagen och Lindesnäs skall finnas befälhafvare, som, om farten inskränkes till hamnar vid Nordsjön eller Engelska kanalen eller till annan hamn i Storbritannien och Irland, aflagt styrmansexamen och fullgjort öfriga vilkor för erhållande af styrmansexamen och fullgjort öfriga vilkor för erhållande af befälhafvarexamen och fullgjort för erhållande af befälhafvarexamen föreskrifna vilkor;

att å hvarje passagerareångfartyg utom sådant, som icke får föra flera än 120 passagerare eller göra längre resor, än inom en geogra-

fisk mil från sin hufvudstation, samt å hvarje annat utomskärs gående ångfartyg med mer än 10 hästars maskinkraft, skall finnas befälhafvare, som aflagt ångbåtsbefälhafvareexamen;

att å hvarje utomskärs gående passagerare- eller lastångfartyg, äfvensom å segelfartyg, bestämdt till farvatten bortom Skagen och Lindesnäs skall vara anställd en styrman, och dessutom å passagerareångfartyg, bestämdt till sistnämnda farvatten en andre styrman;

att å passagerareångfartyg, samt annat utomskärs gående ångfartyg med mera än 10 hästars maskinkraft skall finnas en maskinist, och dessutom å passagerareångfartyg, bestämdt till farvatten bortom Skagen och Lindesnäs, äfvensom å annat ångfartyg, bestämdt till farvatten bortom Brest samt Storbritannien med Irland, en öfvermaskinist; i syfte att höja befålets duglighet:

att för att undfå styrmansbref fordras utom aflagd examen att hafva efter uppnådd ålder af 14 år, farit till sjös i 36 månader, deraf minst 18 antingen å örlogsfartyg eller å utrikes handelsfart med större segelfartyg (råseglare);

att för att undfå befälhafvarebref erfordras att efter erhållet styrmansbref hafva farit till sjös i 15 månader, hvaraf minst 6 månader å utrikes sjöfart såsom förste eller ende styrman eller befälhafvare och återstoden af tiden antingen i sådan fart och tjenst, eller i inrikes sjöfart såsom förste eller ende styrman eller befälhafvare eller i utrikes sjöfart såsom andre styrman;

att för att blifva öfvermaskinist erfordras att hafva aflagt öfvermaskinistexamen likasom för att antagas till maskinist å ångfartyg af ofvan angifna storlek att hafva aflagt maskinistexamen; i syfte att försäkra kontroll öfver förordningens efterlefnad, har utom böter för öfverträdelser blifvit föreskrifvet:

att en hvar, som önskar erhålla styrmans- eller befälhafvarebref skall derom till Kommerskollegium ingifva ansökning åtföljd af intyg att de för erhållande af sådana bref föreskrifna vilkor blifvit uppfyllda;

att befälhafvare- och styrmansbref skola vid på- och afmönstringsförrättning för mönstringsmyndighet förevisas och eljest medföras ombord å det fartyg, å hvilket innehafvaren är anställd;

att den, som utan att innehafva befälhafvarebref fört fartyg bortom Skagen och Lindesnäs, skall, då han till hemorten återkommer, vara skyldig att inför vederbörande sjömanshusombudsman styrka, att han fört fartyget endast i farvatten, dit han varit berättigad att föra det;

att befälhafvare, som upprepade gånger beträdes med att obehörigen utöfva befattning som befälhafvare skall förklaras ovärdig att vidare föra befäl eller underbefäl å svenskt fartyg, hvarom domstol, som i målet dömt, har att ofördröjligen underrätta Kommerskollegium; samt i syfte att förekomma retroaktiv verkan af förordningen:

att å ångfartyg må, ehvad de föras i inskränktare eller vidsträcktare fart, befäl föres af den, som före utfärdandet af denna förordning varit berättigad att föra befäl å passagerareångfartyg;

att behörighet, att jemväl utan aflagd kunskapsprof föra befäl å handelsfartyg i fart bortom Skagen och Lindesnäs till hamnar vid Nordsjön eller Engelska kanalen eller till annan hamn i Storbritannien och Irland, tillkommer den, som före författningens utfärdande varit vid sjömanshus inskrifven såsom fartygsbefälhafvare och styrker, att han fört fartyg i så vidsträckt fart;

att nuvarande fartygsbefälhafvare äro, utan hinder deraf, att de ej innehafva styrmansbref, berättigade att erhålla befälhafvarebref, der de eljest äro dertill behöriga;

att den, som aflagt skeppare- eller sjökaptens-examen af andra klassen, enligt derom förut gällande föreskrifter, är berättigad att tillgodoräkna sig sådan examen såsom sjökaptensexamen enligt nu gällande reglemente, derest han styrker, att han efter examens afläggande såsom befälhafvare fört fartyg i fart bortom Skagen och Lindesnäs under minst 3 års tid;

samt att den, som före den 12 Februari 1864 varit ansvarsmaskinist å passagerareångfartyg, eger, äfven om han icke undergått examen, samma behörighet, som hade han aflagt maskinistexamen;

Derjemte har Kongl. Maj:t genom nådiga skrivelser till Kommerskollegium den 27 Februari och den 19 Mars detta år

dels förklarat, att en hvar, som aflagt maskinistexamen af andra klassen och under minst ett år såsom ansvarsmaskinist tjenstgjort å passagerareångfartyg i fart till hamnar vid Nordsjön eller Engelska kanalen eller till annan hamn i Storbritannien och Irland och derunder nöjaktigt fullgjort sina åligganden, må, utan hinder deraf att han icke aflagt högre examen, anställas såsom öfvermaskinist å ångfartyg i sagda fart;

dels bemyndigat Kommerskollegium att, efter sig i hvarje särskildt fall företeende omständigheter, utfärda styrmansbref äfven för den, som icke med större segelfartyg i minst 18 månader farit till sjös i utrikes handelsfart, derest han, förutom att i öfrigt innehafva föreskrifven behörighet, före förordningens trädande i kraft på grund af förvärfvad kompetens utöfvat styrmansbefattning.

Den förste af de motionärer i Andra Kammaren, som yrkat uppskof i författningens tillämpning och förändringar deruti, Herr Ödman, har hufvudsakligast emot densamma anfört dess enligt hans åsigt högst obilliga och orättvisa retroaktiva verkan. Han har i diskussionen öfver frågan i Andra Kammaren den 10 Mars till stöd härför väsentligen anfört att tvånget att för att bevisa sin kompetens i Kommerskollegium lösa befälhafvare- eller styrmansbref skulle för sjökaptener af första klass å fartyg i vidsträcktare fart och för styrmän vara en inskränkning i redan förvärfvade rättigheter; att de för sjökaptener af andra klass för erhållande af befälhafvarebref stadgade vilkor att efter examens afläggande under ett visst antal år hafva fört fartyg i fart bortom Skagen och Lindesnäs, likasom för styrmän att visa sig hafva tjenstgjort på större segelfartyg under viss tid, upphäfde deras rättigheter, som, innan de uppfyllt dessa vilkor, redan erhållit befäl eller styrmansplats; samt att författningen icke tagit någon hänsyn till dem, som, ehuru oexaminerade, blifvit före förordningens utfärdande använde såsom styrmän eller maskinister. Den andre motionären, Herr Axell, har åter, förutom författningens äfven enligt hans åsigt retroaktiva verkan, väsentligast anmärkt, att bestämmelserna angående befälhafvare och maskinist å utomskärs gående ångfartyg af mer än 10 hästars nominel kraft, hvilka icke äro passagerareångare, skulle vara onödigt stränga och opraktiska. Derjemte hafva motionärerna i afseende på kompetensbetygen yrkat, den förre, att de, såsom onödiga, skulle afskaffas, och den senare, att de borde tillhandahållas ej allenast hos Kommerskollegium, utan jemväl å sjömanshus eller hos magistrater.

Hvad först angår tvånget för dem, hvilkas rättigheter fullt erkännas, att för att bevisa sin kompetens lösa befälhafvare- eller styrmansbref, och yrkandet att dessa kompetensbetyg borde, såsom obehöfliga, afskaffas, så kan Utskottet vid granskning af dessa påståenden icke finna annat än att, utan föreskrift om dylika betyg, hvilka äfven i utrikes länder äro vanliga, all verklig kontroll öfver författningens efterlefnad sannolikt skulle blifva omöjlig, och kan icke anse tvånget att underkasta sig sådana föreskrifter innefatta en kränkning af förut förvärfvade och fortfarande medgifna rättigheter.

Beträffande dernäst sjökaptener af andra klassen, så är att märka att genom Kongl. Maj:ts förnyade nådiga reglemente för navigationsskolorna i riket den 1 Juni 1877 sjökaptensexamen af andra klassen blifvit upphäfd, i följd hvaraf inga yngre kaptener af andra klass finnas, än de, som vid slutet af vårterminen 1877 aflade examen. Enligt Kongl. Förordningen den 7 Maj 1842 medförde sådan examen rättighet att föra han-

delsfartyg till europeiska hamnar och till hamnar i andra verldsdelar inom Gibraltars sund. Enligt den nya förordningen äro, såsom ofvan nämndt, en kapten af denna klass, derest han styrker att han efter examens afläggande såsom befälhafvare fört fartyg i fart bortom Skagen och Lindesnäs under minst tre års tid, berättigad att tillgodoräkna sig sin examen såsom sjökaptensexamen enligt nu gällande reglemente, och får således samma rätt till vidsträcktare fart, som förut endast tillkom den, som aflagt kaptensexamen af första klass. I motsatt fall berättigar det styrmansbref, han undfår, honom endast att såsom befälhafvare föra fartyg i fart till hamnar vid Nordsjön och Engelska kanalen till och med Brest, samt till öfriga hamnar i Storbritannien och Irland, och först sedan han visar, att han i 3 års tid farit i sådan fart, kan han erhålla befälhafvarebref. Komiterade för utarbetande af förslag till förändringar i sjölagen yttra i sitt utlåtande härom att examen såsom styrman af första klass eller sjökaptent af andra klass vanligtvis aflagts såsom en preliminärexamen för sjökaptensexamen af första klassen, och, der den examinerade ej stannat i styrmansgraden, också i de flesta fall åtföljts af nämnda högre examen; att några befälhafvare med endast sjökaptensexamen af andra klass väl finnas, men att bibehålla dessa såsom särskild klass skulle leda till invecklade förhållanden och svårighet vid kontrollen å författningens efterlefnad, hvarför komiterade hellre ansett sig böra föreslå att kapten af andra klass, som styrker, att han efter afläggande af examen, såsom befälhafvare fört fartyg bortom Skagen och Lindesnäs under 3 års tid, skall anses lika med sjökaptent af första klass.

Motionärens anmärkning att förordningen skulle medföra inskränkning i förvärfvade rättigheter för de styrmän, som icke kunna styrka viss tjenstetid på större segelfartyg, har i följd af Kongl. Maj:ts ofvan angifna nådiga skrifvelse, bemyndigande Kommerskollegium att utan hinder af detta vilkor utfärda styrmansbref för den, som, i öfrigt dertill behörig, visar sig före förordningens trädande i kraft hafva på grund af förvärfvad kompetens utöfvat styrmansbefattning, förlorat all betydelse.

Hvad derefter angår motionärens klander deraf att icke någon hänsyn tagits till dem, som, ehuru oexaminerade, blifvit före förordningens utfärdande använda såsom styrmän eller maskinister, så är det just fordran, att på hvarje fartyg å fart, utom den af sjölagen för behof af större kunnighet i yrket angifna gräns, skall finnas män med bepröfvade insigter, som utgör det väsentliga af den Kongl. förordningens innehåll, och det i sig sjelf beklagliga förhållande, att det, sedan förordningen trädt i kraft, sannolikt skall blifva svårt för så kallade bästemän att erhålla lika förmånliga befattningar som de, hvilka derförut stått dem till

buds, kan väl, sedan den lag i 38 år varit gällande, att ej någon må till styrman å svenskt handelsfartyg med annan bestämmelse än för kustfart förhyras, så vida han icke undergått vederbörlig styrmansexamen, näppe- ligen berättiga till påståendet att förordningen har retroaktiv verkan, upphäfvande lagligen förvärfvade rättigheter. Då motionären vidare an- fört att bästemännen icke vore obekanta med navigationen och att han i många fall funnit dem lika kompetente som mången examinerad, så anser sig Utskottet böra tillägga att det för undergående af examen vid navigationsskola icke är nödigt att hafva genomgått skolan, utan att frihet dertill finnes äfven för den, som utom skolan inhemtat erforder- liga kunskaper.

Huruvida, på sätt den andre motionären, Herr Axell, påstått, be- stämmelsen om storleken af de lastångfartyg, å hvilka enligt förordnin- gen skall finnas så väl examinerad befälhafvare som examinerad maski- nist, skulle vara olämplig, kan Utskottet icke bedöma, men äfven om det för argumentets skull skulle erkännas att motionären häruti hade rätt, så kan Utskottet icke finna, att för vinnande af rättelse härutinnan Riks- dagen borde begära en revision af författningen, utan borde väl de, som hafva intresse af förändringen, sjelfve böra med förebringande af sina skäl derom hos Kongl. Maj:t göra underdånig anhållan.

Att, på sätt denne motionär vidare yrkat, kompetensbetygen borde tillhandahållas ej blott hos Kommerskollegium utan äfven å sjömanshus och hos magistrater skall, om dermed menas att sökanden äfven skulle få å sjömanshus och hos magistrater ingifva sina intyg och af dem in- hemta, huruvida dessa intyg voro fullständiga, möjligen kunna bespara de sökande någon, ehuru, enligt de upplysningar som varit i allmänt tryck tillgängliga, icke betydlig utgift, men skulle deremot förorsaka nämnda myndigheter en högst betydlig korrespondens och i allt fall medföra risk af ojemnhet vid betygens utdelning. Skulle deremot intygen i hittills van- lig ordning ingifvas och pröfvas, så kunde genom betygens kringsändning till andra myndigheter, i stället för att de nu af sökandens kommissionär direkte tillställas honom, ingenting vinnas.

Då Utskottet på anförda skäl icke kan anse motionärernas klander af den Kongl. Förordningen böra föranleda någon Riksdagens anhållan om förnyad ompröfning af densamma, och då ett ytterligare uppskof vid förordningens tillämpning endast med bibehållande af mycket otill- fredsställande förhållanden skulle uppskjuta, men ej minska de svårighe- ter och olägenheter, som från öfvergången från mindre till mera stränga bestämmelser äro oskiljaktiga, hemställer Utskottet,

att Herrar C. J. Ödmans och S. Axells motioner icke må till någon Kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 13 April 1880.

På Utskottets vägnar:

C. FR. WÆRN.

N:o 11.

Ank. till Riksd. Kansli den 15 April 1880, kl. 3 e. m.

Första Kammarens Första Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 7, om underdånig skrifvelse angående åtgärder för utredning af näringarnes ställning.

Inom Andra Kammaran har Herr F. W. Dahl väckt motion, N:o 111, med förslag att Riksdagen må i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, »såväl det Kongl. Maj:t täcktes åt de för sådant ändamål lämpligaste personer uppdraga att snarast möjligt verkställa en omfattande och sorgfällig undersökning af våra hufvudsakliga näringars och industrigrenars nuvarande ställning och i sammanhang härmed afgifva yttrande, att för Riksdagen framläggas, i hvad mån en förändring i nu gällande tullsatser kan befinnas påkallad, för att genom väl afvägda införseltullar å ena sidan icke åt inhemska tillverkare bereda obehöriga fördelar på andra medborgares bekostnad, men dock å andra sidan be- trygga åt producenter i vårt eget land möjligheten att genom arbets- skicklighet, flit och sparsamhet kunna framgångsrikt täfla med främ- mande länders tillverkare; som ock att, för så vidt afslutande af någon ny handelstraktat med främmande makt skulle ifrågakomma, innan sådant