

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1902.

Andra Kammaren.

N:o 11.

Lördagen den 15 februari.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 8 innevarande februari.

§ 2.

Herr statsrådet m. m. *H. G. Westring* aflemnade Kongl. Maj:ts proposition angående beviljande af statsbidrag för ny reglering af viss del af Åmål i följd af den staden år 1901 öfvergångna brand.

Den kongl. propositionen bordlades.

§ 3.

Enligt förut fattadt beslut företogos nu val af sju ledamöter äfvensom sju suppleanter i Riksdagens särskilda utskott n:o 2;

och utsågos dervid till

*ledamöter:*

herr <i>H. Andersson</i> i Vestra Nöbbelöf.....	med 195 röster,
» <i>J. Widén</i> .....	» 195 »
» <i>F. Berg</i> i Stockholm .....	» 194 »
» <i>J. A. Lundahl</i> .....	» 107 »
» <i>L. P. Mallmin</i> .....	» 105 »
» <i>A. Wiklund</i> .....	» 105 » och
» <i>A. Olsson</i> i Mårdäng .....	» 104 » .

Närmast i röstetal kom herr *K. H. G. von Schéele* med 94 röster;

*suppleanter:*

herr <i>D. M. Lyckholm</i> .. .. .	med 152 röster,
» <i>H. Hedlund</i> .....	» 150 »
» <i>C. Bergström</i> i Skidsta .....	» 150 »
» <i>J. Olofsson</i> i Digernäs .....	» 112 »

herr *A. H. Göthberg* ..... med 111 röster,  
 » *C. F. Vahlquist* ..... » 108 » och  
 » *K. L. J. Larsson* i Bondarfve ..... » 106 » .

Närmast i röstetal kom herr *K. L. Johansson* i Stora Mellby med 101 röster.

Ordningen mellan herrar Hedlund och Bergström, sådan den här ofvan angifvits, bestämdes genom lottning.

## § 4.

Herr *J. J. Byström* aflemnade en af honom och herr *L. G. Bromée* i Bårslöf undertecknad motion, n:o 158, om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående utskänkningen af vin och maltdrycker å lägerplatser.

Denna motion blef på begäran bordlagd.

## § 5.

Vid föredragning härefter af friherre *F. C. K. Barnekows* å kammarens bord hvilande motion, n:o 156, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående en inkomstskatt för år 1902, begärdes ordet af motionären

Friherre Barnekow, som yttrade: Herr talman! För att rätta ett fel anhåller jag att få återtaga motionen.

Denna anhållan blef af kammaren bifallen.

## § 6.

Herr *J. Olofssons* i Digernäs härefter föredragna motion, n:o 157, hänvisades till kammarens tillfälliga utskott n:o 3.

## § 7.

Lagutskottets utlåtande n:o 6, som häruppå föredrogs, blef på begäran åter bordlagdt.

## § 8.

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.

Till afgörande förelåg härefter lagutskottets utlåtande n:o 5, i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.

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

Den förra bland dessa motioner hade afgifvits af herr *J. A. Kinnman*, hvilken föreslagit, att Riksdagen måtte besluta en skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande:

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

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

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

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

I motionen n:o 16, hvilken afgifvits af herr *E. A. Smith*, hade motionären hemställt, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t efter anställd utredning behagade taga i öfvervägande:

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

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

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

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

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

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

Utskottet hemställde:

1:o att Riksdagen måtte, i anledning af herrar Kinnmans och Smiths förevarande motioner, i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t 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* och i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten å ångfartygs pannor och ångrör;

*Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.*  
(Forts.)

Om före-  
skriffter  
rörande  
fartygs sjö-  
duglighet  
m. m.

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

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

(Forts.)

Vid utlåtandet fans fogad en reservation af herr *Zetterstrand*, med hvilken herr *Gussing* samt i hufvudsak herrar *Andersson* i Helgesta och *Nilsson* i Skärhus instämt. I denna reservation hade herr *Zetterstrand* hemställt,

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

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

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

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

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

Sedan utskottets ofvan omförmälda hemställan blifvit uppläst, lemnades på begäran ordet till

Herr *Zetterstrand*, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Det uti reservationen framställda yrkandet sammanfaller, såsom herrarne torde finna, i all hufvudsak med det beslut, som Andra Kammaren vid nästlidet års riksdag fattade uti denna fråga, och det sammanfaller likaledes i all hufvudsak med de yrkanden, som motionärerna vid innevarande års riksdag framställt.

Nu torde herrarne hafva i friskt minne, hurusom diskussionen rörande denna fråga för lidet år var mycket sakrik och mycket långvarig. Jag skall därför icke nu upptaga kammarens tid med att återupprepa hvad som då framhölls, utan vill endast på grund af de i reservationen framställda koncentrerade skäl hemställa om bifall till densamma.

Herr *Kinnman*: Herr talman, mina herrar! Till en början anhåller jag att få till reservanterna uttala mitt tack för att de vid utarbetandet af föreliggande reservation mot lagutskottets beslut beaktat sjömannens sak, på samma gång som jag ber att få yrka bifall till denna reservation.

Lagutskottet har vid behandlingen af denna fråga hufvudsakligen stödt sig på de af särskilda utskottet vid förlidet års riksdag gjorda uttalanden och äfven uti föreliggande betänkande refererat åtskilliga af dem. Bland dessa är det många, som äro af ringa betydelse, hvarför jag icke vill upptaga kammarens tid med att å nyo bemöta dem, men deremot finnes det två af utskottet anförda skäl, som enligt min tanke äro så absolut vilseledande, att jag icke kan afhålla mig från att beröra dem.

Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.

(Forts.)

På sidan 32 af föreliggande utskottsbetänkande anför utskottet, med återgifvande i hufvudsak af särskilda utskottets framställning nästlidet är, att »det skulle vara för sjöfarten mycket menligt, om fartyg, färdiga till afgang, skulle underkastas den tidsutdrägt, som inspektion, om densamma skall vara effektiv, måste föranleda». Och utskottet säger vidare, att »någon fullt betryggande effektivitet torde dessutom i allt fall icke besigtningen kunna ernå, då det svårligen torde böra medgifvas en inspektör rätt att t. ex. fordra bottenbesigtning af ett lastadt fartyg». Jag kan emellertid icke förstå, huru utskottet kan uttala en sådan åsigt; det måste bero på en fullständig obekantskap om förhållandena.

Jag har i min motion föreslagit, att den af Kongl. Maj:t anbefalda inspektion af passagerareångfartyg skulle utsträckas och omfatta äfven andra fartyg än sådana. Genom en skrifvelse till kommerskollegium år 1899 förordnade Kongl. Maj:t, att särskilda inspektörer för passagerareångfartyg skulle anställas, och åligger det dem att för öfvervakandet af efterlefnaden af bestämmelserna i förordningen angående hvad i afseende å passagerareångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör den 12 februari 1864 samt i förordningen angående de räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap, hvilka ångfartyg under resor med passagerare skola medföra, den 1 juli 1898, att, en hvar inom sitt tjenstgöringsdistrikt, i fråga om berörda författningars tillämpning utöfva tillsyn icke blott å de fartyg, som äro hemmahörande inom distriktet, utan äfven å fartyg, som för tillfället befinna sig derstädes. Inspektörernas uppgift är således att tillse, det lag och författning efterlefvas.

Nu har utskottet dragit den slutsats att, om en sådan inspektion bestämdes äfven för andra fartyg än passagerareångfartyg, så skulle derigenom en *princip* i sjölagen ändras. Detta kan ju dock icke vara riktigt, ty derigenom att en inspektör tillser, att lagen efterlefvas, kan han ju icke borttaga något ansvar från den han inspekterar. En yrkesinspektör på land går omkring och undersöker fabriker, men han befriar derigenom icke fabrikanten från ansvar. Huru utskottet har kunnat komma till en sådan slutsats, förstår jag icke, och jag har icke kunnat finna någon annan förklaring derpå, än att utskottet varit i okunnighet om förenämnda förordning angående inspektörer för passagerareångfartyg och sanmanblandat *inspektör* med *besigtningssman*.

På tre ställen, nemligen i Stockholm, Göteborg och Hernösand äro sådana inspektörer tillsatta. Inspektionen har fungerat under loppet af tre år och tillgår på det sätt, att inspektörerna då och då besöka fartygen och tillse, att allt är i ordning. Skulle så ej vara förhållandet, gör inspektören anmälan härom hos vederbörande polismyndighet

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

eller tillkännagifver det på något annat sätt, så att den försumlige blir därför tilltalad. Detta kan emellertid icke förringa rederiets eller befälhafvarens ansvar eller förändra någon princip i sjölagen.

Utskottet säger vidare, att det är svårt, nära nog omöjligt att finna någon allmängiltig grund, efter hvilken den för hvarje fartyg lämpligaste lastlinie skall kunna bestämmas. Jag förstår emellertid icke, huru utskottet kan yttra något sådant, ty det är ju en länge känd sak, att vi haft en allmängiltig princip att tillämpa, då ett fartyg skall nedlastas.

I England tillsattes år 1884 af dåvarande presidenten för Board of Trade, Joseph Chamberlain, en komité för att undersöka denna fråga. Komitén bestod af mycket sakkunnige män, och jag tror icke, att någon af utskottets ledamöter skall på ringaste sätt kunna jäfva auktoriteten hos de män, som utarbetat detta förslag. Denna komité bestod af följande tolf personer: sir Edward J. Reed, ordförande, W. Denny, Robert Duncan, James Dunn, Frans Elgar, Thomas Gray, William Gray, James Laing, B. Martell, sir Digby Murray, T. B. Royden och slutligen Tho. Sutherland, som är chef för det stora ångbåtsbolaget Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.

Dessa herrar fingo uppdrag att utarbeta förslag uti ifrågavarande hänseende, och det ställdes till dem vissa frågor.

Den första af dem var: »är det för närvarande lämpligt att uppställa några allmänna regler beträffande frisida, hvilka kunna förekomma farlig öfverlastning, utan obefogadt ingrepp i näringen?»

Den andra frågan lydde: »Om så är, böra några, och i så fall hvilka, af nu befintliga tabeller med föreslagna ändringar eller andra tabeller antagas?» Den sista frågan, som förelades denna komité till besvarande, var af följande lydelse: »I hvilken omfattning böra sådana tabeller antagas såsom fasta regler, och hvad grad af omdömesfrihet i reglernas tillämpande bör lemnas de tjänstemän, som hafva att kontrollera bestämmelsernas iakttagande?»

Komitén företog åtskilliga resor till alla de hufvudsakligaste handelsplatserna och satte sig i förbindelse med sjömän och äfven med andra personer, som hafva att göra med sjöfarten, samt inhemtade derigenom en hel mängd värdefulla upplysningar. Efter fullgjordt uppdrag yttrar sig komitén sålunda: »För att ers nåd må klart inse, huru talrika och huru erfarna de vittnen hafva varit, som på så sätt frivilligt bidragit till fullständigheten af våra utredningar, vidfoga vi detta betänkande en förteckning öfver dessa personers namn.

Herrar Thomas Gray, sir Digby Murray, herr Benjamin Martell och herr T. B. Royden hafva lemnat alla sådana upplysningar i saken, som de storartade resurserna hos Board of Trade, Lloyds Register Office och Liverpool Registry hvar för sig hafva satt dem i stånd att lemna. Såsom resultat af våra långvariga rådplågningar och arbeten hafva vi enhälligt beslutat följande svar på de oss underställda här ofvan anförda frågorna:

1) Vi äro förvissade, att det nu är utförbart att uppställa allmänna regler rörande frisida, hvilka kunna förekomma farlig öfverlastning, utan obefogadt ingrepp i näringen;

2) Vi hafva nöjet härmed öfverlemna tabeller, som enligt vår åsigt böra antagas;

3) Vi äro öfvertygade, att dessa tabeller kunna fastställas för åtminstone alla nu befintliga slag af lastfartyg och att gälla för åtskilliga år framåt, utan behof af någon annan omdömesfrihet hos de tjenstemän, som hafva att kontrollera reglernas tillämpande än i fråga om fartygens beskaffenhet och underhåll. De frisdor, som när lagda tabeller angifva, äro lämpliga för fartyg af högsta klass i Lloyds Register eller af motsvarande styrka och böra ökas för mindre starka fartyg.»

Komitén anförde vidare för att framhålla den stora betydelsen af den åstadkomna samstämmigheten att, fastän så olika intressen varit inom komitén representerade som Board of Trade, Lloyds Register Office och Liverpool Registry, komitén likväl lyckats med enhällighet uppnå slutligt resultat.

Det är nu fjorton år sedan detta uttalande gjordes, och man kan icke påstå annat, än att det varit fullt korrekt; det har också sedan dess med fördel tillämpats på halfva världens handelstonnage.

Den engelska lastliniekomiténs af år 1885 remisskrifvelse till presidenten af Board of Trade, hertigen af Richmond, med förslag till de sedermera fastställda lastlinietablerna, transsummerad i hithörande punkter, lyder i öfversättning som följer:

»I fullföljd af uppdraget från förre presidenten för Board of Trade (the Right Hon. Joseph Chamberlain M. P.) hafva vi på omsorgsfullaste sätt undersökt följande frågor rörande bestämmande af lastlinierna för handelsfartyg och hafva äran att derom yttra oss som följer:

De frågor, som underställts oss, voro:

1:o) Är det för närvarande lämpligt att uppställa några allmänna regler beträffande frisdor, hvilka kunna förekomma farlig öfverlastning, utan obefogadt ingrepp i näringen?

2:o) Om så är, böra några, och i så fall hvilka, af nu befintliga tabeller med föreslagna ändringar eller andra tabeller antagas?

3:o) I hvilken omfattning böra sådana tabeller antagas såsom fasta regler, och hvad grad af omdömesfrihet i reglernas tillämpande bör lemnas de tjenstemän, som hafva att kontrollera bestämmelsernas iakttagande?

Innan vi ville besvara dessa frågor, ansågo vi det önskvärdt (oafsedt den noggranna och tekniska kända om handelsfartyg och vilkoren för säker lastning, som medlemmarne af komitén till följd af sina lefnadskall med nödvändighet besitta), att vi skulle tillsammans besöka de förnämsta merkantila hamnarne och der göra gemensamma iakttagelser rörande de lastlinier, som för närvarande äro åsatta å fartyg, och rörande det sätt samt den utsträckning, som i verkligheten tillämpas vid lastning. Vi ansågo det äfven nyttigt att begagna oss af det derigenom erbjudna tillfället att fritt få rådgöra med skeppsredare, direktörer, befälhafvare, sjömän och andra personer tillhörande handelsjöfarten och från dem inhämta sådana upplysningar, som de kunde vara villiga att lemna. Vi hafva dessutom i London inhämtat en afsevärd mängd af upplysningar. För att ers nåd må klart iuse

*Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.*  
(Forts.)

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

huru talrika och huru erfarna de vittnen hafva varit, som på så sätt frivilligt bidragit till fullständigheten af våra utredningar, vidfoga vi detta betänkande en förteckning öfver dessa personers namn.

Herr Thomas Gray, sir Digby Murray, herr Benjamin Martell och herr T. B. Royden hafva lemnat alla sådana upplysningar i saken, som de storartade resurserna hos Board of Trade, Lloyds Register Office och Liverpool Registry hvar för sig hafva satt dem i stånd att lemna.

Såsom resultat af våra långvariga rådplågningar och arbeten hafva vi enhälligt beslutat följande svar på de oss underställda, här ofvan anförda frågorna:

1:o) Vi äro förvissade, att det nu är utförbart att uppställa allmänna regler rörande frisida, hvilka kunna förekomma farlig öfverlastning, utan obefogadt ingrepp i näringen.

2:o) Vi hafva nöjet härmed öfverlemnna tabeller, som enligt vår åsigt böra antagas.

3:o) Vi äro öfvertygade, att dessa tabeller kunna fastställas för åtminstone alla nu befintliga slag af lastfartyg och att gälla för åtskilliga år framåt, utan behof af någon annan omdömesfrihet hos de tjenstemän, som hafva att kontrollera reglernas tillämpande, än i fråga om fartygens beskaffenhet och underhåll. De frisidor, som närlagda tabeller angifva, äro lämpliga för fartyg af högsta klass i Lloyds Register eller af motsvarande styrka och böra ökas för mindre starka fartyg.

Då vi nu afsluta våra arbeten, som börjades i januari 1884 och sedermera utan afbrott fortsatts, kunna vi icke underlåta att uttrycka vår stora tillfredsställelse öfver uppnåendet af den enhällighet, som vi förut åberopat. Det ärende som öfverlemnats till oss var af stor vidlyftighet och ett ärende, som tidigare varit utsatt för mycket skiljaktiga omdömen, såsom ju varit att vänta rörande en sak, der vinst och förlust för det största af alla kommersiella företag i sjöfart voro berörda, och därför hade det knappast varit öfverraskande, om vi misslyckats i uppnående af beslut, som kunde af oss alla godkännas. Vi hafva likväl, genom att uttömmande undersöka hvarje vigtig punkt efter hand som den kommit före och genom att göra skäligen tillmötesgåenden mot hvarandra i afseende å omdömesfrågor, lyckats att med enhällighet uppnå vårt slutliga resultat. Då såväl Board of Trade som Lloyds Register Office och Liverpool Registry äro representerade i komitén, måste den stora betydelsen af denna samstämmighet vara uppenbar.

Vi hafva äran etc.

E. J. Reed,  
orförande.

W. Denny, Robt Duncan, James Dunn, Frans Elgar, Thomas Gray,  
William Gray, James Laing, B. Martell, Digby Murray,  
T. B. Royden, Tho. Sutherland.

Reginald Bingham,  
sekreterare. >



Det är ju klart, att när en så inflytelserik och erfaren komité kunnat yttra sådant och gifva ett så bestämdt svar på de framställda frågorna, kan man icke säga, att det är omöjligt att sätta upp en regel för beräklandet af sådana saker. Och jag tror att, om utskottet tagit del af hvad som verkligen gjorts i England på detta område, hade dess omdöme och resultatet af dess arbete blifvit helt annorlunda.

*Om föreskrifter rörande fartygs sjö duglighet m. m.*  
(Forts.)

Medan jag har ordet, vill jag nämna något om en sak i min motion. På ett ställe i motionen har jag sagt, att hvar och en, som har kännedom om de enklaste räknesätten, kan räkna ut lastliniens höjd. Det har naturligtvis varit min mening, att det skall vara fackmän, och jag tror icke heller, att någon uppfattat saken annorlunda. Men jag har hört, att våra motståndare begagnat sig häraf och menat, att jag sagt, att alla som kunna räkna decimalbråk också kunna ut-sätta lastlinie. Det har naturligtvis icke varit min mening, utan jag har velat uttrycka, att för sjelfva räkningens utförande det icke fordras större aritmetiska kunskaper än kännedom om decimalbråk. På ett ställe förekommer visserligen, att det fordras en reduktion, som stöder sig på regula de tri; men den är så ofantligt enkel, det är för att räkna ut reduktion i friboard till följd af den olika salthalten af vatten. Jag ville med mitt påpekande af räkneoperationernas enkelhet hufvudsakligen bemöta särskilda utskottets yttrande i fjor, att det är omöjligt att finna personer, som kunna räkna ut dessa saker. Det skall naturligtvis vara fackmän eller personer, som äro vana vid fartyg, som skola räkna ut lastningslinier, och dessa böra praktiskt undervisas om, hvilka mått de skola taga. Man behöfver emellertid ej tvinga personer på skolbänken och lära dem högre matematik för sakens utförande; ty sjelfva räkneoperationen är, som sagts, icke vidlyftigare, än att man med kännedom om decimalbråk kan utföra den i alla de fall, som tabellerna angifva.

Det har vidare sagts, att det i Sverige skulle vara svårt att finna personer, som kunde räkna ut lastliniens höjd. Jag tror, att vårt folk icke i intellektuellt hänseende är sämre än andra folk. Hafva engelsmännen kunnat det, så kunna ock vi det. Det blir nog ingen svårighet att finna dugliga personer i vårt land.

Lastlinie finnes i princip införd i lag på ett ställe här i Sverige, nemligen i Stockholms stad. I hamnordningen för Stockholm har öfverståthållareembetet fastställt en lastlinie för prämar. Och denna föreskrift har öfverståthållareembetet införd utan att först skaffa sig en statistik öfver huru många hundra prämar, som gått till botten.

Herr talman! Jag yrkar bifall till herr Zetterstrands med fleres reservation.

Herr Wallenberg: Herr talman! Jag skall bedja att få taga vid, der herr Kinnman slutade, och dervid särskildt fästa mig vid det medgifvande, som han sjelf fann för godt att göra med afseende på sitt påstående, att åsättandet af lastlinie skulle vara en så enkel sak, att dertill endast erfordrades vanlig folkskolebildning.

Med anledning af detta herr Kinnmans yttrande har jag förskaffat mig upplysningar, som jag nu vill referera särskildt därför,

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

att han under debatten i dag ännu synes vilja om än i modifierad form vidhålla sitt påstående. Jag har satt mig i förbindelse med åtskilliga personer, som äro sakkunniga på detta område, d. v. s. innehafva den specialkunskap, som erfordras för att kunna bedöma, huruvida det är en så lätt sak att åsätta lastliniemärke. Jag har vändt mig till en här i Stockholm numera bosatt ingenjör Höök, som länge varit i England, vid engelska varf. Enligt bref, som han tillskrifvit mig, har han haft att bestämma lastlinie på åtminstone tusen fartyg. Han vitsordar, att åsättandet af lastlinie erfordrar så stora kunskaper och är så svårt, att antalet af de personer, som i England äro berättigade åsätta lastlinie, numera högst betydligt inskränkts mot förut. Der var det nemligen i början af denna lags tillämpning medgifvet såväl Lloyds som Board of Trade's tjenstemän och konstruktörer att åsätta lastliniemärke. Men erfarenheten har visat, att detta icke med fördel kunde utföras af Board of Trade's tjenstemän, utan måste uteslutande öfverlemnas af Lloyds tjenstemän. Dessa voro tekniskt bildade fartygskonstruktörer.

Att då påstå, att åsättande af lastliniemärke låter sig göra »med vanlig folkskolebildning», eller att bestrida, att särskilda utskottet i fjor och lagutskottet i år haft rätt i att påpeka, att det väsentliga hindret ligger deri, att det blir svårt att finna kompetent folk för åsättandet af dylika lastliniemärken — detta synes mig vittna om att motionären icke tillräckligt satt sig in i saken.

Då jag vidare har sport nyssnämnde i detalj sakkunnige person, hvilken inverkan den större eller mindre sakkunskapen kan hafva vid åsättandet af lastliniemärke, och huruvida man icke skulle kunna följa de af motionären omtalade tabellerna, så har han påvisat, att en skillnad af ända till 6 à 8 tum i lastliniemärkets höjd lätt skulle kunna uppstå, allt efter som den ene eller den andre åsatte detsamma. Detta betyder för ett fartyg om 3,000 tons lastförmåga 150 à 200 tons last och kanske deröfver. Häraf torde framgå, huru viktigt det är, att lastliniemärket sättes rätt, så att å ena sidan det fyller sitt ändamål att förhindra för djup nedlastning af fartyg, men å andra sidan icke blir för sjöfartsnäringen betungande derigenom, att fartyget icke kan intaga den last som vederbör.

Jag har äfven samtalat med andra sakkunniga personer i Stockholm, nemligen Veritas' ombud ingenjör Drakenberg och en skeppskonstruktör, ingenjör Schmalensée vid Finnboda. Äfven de hafva bestyrkt, att det verkligen är svårt att finna personer, som äro lämpliga att åsätta lastliniemärken.

Om nu herr Kinnman ändå icke vill låta sig öfvertygas, utan vidhåller, att det är så lätt att åsätta lastliniemärken, och eftersom jag förmodar, att han sjelf satt sig väl in i dessa saker, så inbjuder jag honom att i morgon kl.  $\frac{1}{2}$ , 10 komma ut till Finnboda och utsätta lastliniemärken å tvenne der liggande fartyg, för hvilka jag är redare. Han får taga med sig två personer från denna kammare, och vi få då se, huru han meder sig med saken. Jag tror, att han kommer att stå sig slätt.

Med afseende på sakens betydelse i allmänhet och sjelfva Plimsoll-lagstiftningen, har det blifvit påvisadt, dels genom tidningsartiklar och dels genom föreliggande motioner, särskildt herr Kinnmans, att för

svenska fartyg och deras besättningar sådana faror existera, att det vore af behovet påkalladt att stifta lagar till besättningarnes skydd. Jag tror, att detta påstående är något förhastadt.

Jag vill emellertid genast från början betona, att i de sjöfartskretsar, med hvilka jag sammanträffar, man gör allt för att införa tidsenliga reformer och för att hvad vi lära från utlandets handelsflottor skall blifva tillämpadt hos oss. Men vi äro naturligtvis å andra sidan skyldiga att tillse, att ett sådant reformarbete icke försiggår utan noggrann pröfning eller antager former, som för rederinärningen och särskildt för den lilla kustfarten bli alltför betungande.

Emellertid är det alldeles gifvet, att svenska Riksdagen kan utfärda sådana förordningar, som afse att göra vår handelsflotta tillhörande fartyg bättre, än hvad de nu äro, och till och med så utmärkta, att de komma att närma sig idealet. Men jag befarar, att efter en dylik procedur icke mycket kommer att återstå af vår handelsflotta. Jag öfverlemnar därför åt herrarne sjelfva att bedöma, om det kan vara skäl i att gå till väga på det sättet.

Visserligen kan man lagstifta för svenskt sjöfolk, så länge det gäller svensk sjöfart, men att lagstifta för svenskt sjöfolk, som tjänstgör på utländska fartyg, torde icke låta sig göra. Säkerligen finnes det ingen klass af landets invånare, som, derest den icke trives med den näring, den här utöfvar, har så lätt att komma öfver gränsen som just sjöfolket. Och jag kan äfven konstatera, att en mycket stor mängd svenskt sjöfolk finnes på engelska och amerikanska fartyg, ehuru de ombord å dessa fartyg antagligen icke på långt när ha det så bra som på de svenska fartygen.

För att bestyrka detta senare påstående tillåter jag mig att omnämna, att jag specielt för att sätta mig in i denna fråga under det gångna året då och då besökt skansarne å såväl svenska fartyg som hit till hamnen ankomna utländska fartyg. Den, som vill göra sig besvär med att följa med på dylika besök, torde i likhet med mig icke behöfva stanna i någon tvekan om att icke de svenska fartygens besättningar i regeln, ja alltid, hafva det bättre än besättningarna å fartyg af främmande nationer. Derjemte tillåter jag mig öfvermåla, att enligt uppgifter från härvarande skeppsmättningskontor har det icke i något enda fall vid den föreskrifna mätningen af fartyg visat sig, att skansarne å de svenska fartygen varit mindre än enligt nu gällande engelska bestämmelser. Deremot har det konstaterats vid här företagna mätningar, att skansarne å fartyg tillhörande främmande nationer varit mindre än hvad nyssnämnda bestämmelser derom föreskrifva.

Med afseende å frågan om fartygs sjövärdighet ber jag få påpeka, att de ärade motionärerna icke heller vid denna riksdag hafva i sina motioner framkommit med några nya eller *verkliga bevis* för nödvändigheten af att vidtaga någon ändring i lagstiftningen angående fartygs nedlastning och däckslasternas höjd. Man hade verkligen kunnat vänta, att, när motionärerna i år återkommo med samma yrkanden som i fjor, de hade bort anföra något i sak, som kunnat åstadkomma en ändring i Riksdagens förut uttalade mening. I stället hafva de — såvidt jag kunnat finna — framkommit med samma obestyrkta påstå-

Om föreskrifter rörande fartygs sjövärdighet m. m.  
(Forts.)

Om före-  
skrifter  
rörande  
fartygs sjö-  
duglighet  
m. m.  
(Forts.)

enden som förut. De tala om havets fador och faror, ett ämne, som alltid gör intryck på personer med liflig fantasi. Den som varit med på sjön kan nog gifva en bild af sjöfolkets lif, som för andra kan verka afskräckande nog, särskildt om man lägger sig vinn derom; öfverdrifterna äro emellertid nära till hands och — skepparhistorierna äro ju kända för sin humor fast mer än för sin sanningsenlighet. Man får emellertid icke uti en krets af personer, som icke förstå att rätt bedöma dylikt, framställa havets faror så, som om det för befälhafvaren och besättningen skulle vara sämre å de svenska fartygen än å de främmande nationernas fartyg. Och framför allt får man icke uppdraga någon jemförelse mellan det oroliga sjölifvet och den lugna tillvaron i en stuga på landet eller i en väl ombonad bostad uti ett hus i staden. För att kunna bedöma denna fråga, är det naturligtvis i första hand af vigt att hafva klart för sig, om det verkligen finnes någon grund för talet om att det är sämre ställt med våra fartyg än med många andra nationers. En utredning härom borde motionärerna nu hafva framlagt. Då så emellertid icke är fallet, ber jag att få lemna några siffror, hvilka, derest kammaren vill sakligt bedöma frågan, borde vara öfvertygande om att det tal, som motionärerna både nu och tillförne fört, icke har den motsvarighet i verkligheten och det värde, som motionärerna velat tillmäta detsamma.

Jag har vändt mig till en här i staden boende person, hvilken är känd som stor auktoritet på det sjöstatistiska området såväl i vårt land som kanske ännu mera i utlandet, nemligen inspektören hos engelska Lloyd, ingenjören A. Isakson. Jag har anmodat honom att med ledning af de primäruppgifter, som förefinnas i Lloyds numera kvartalsvis utkommande tabeller angående förluster i fråga om fartyg öfver hela världen, utarbета redogörelse för huru förlusterna i vår handelsflotta ställa sig i förhållande till andra nationers. Härmed afsåg jag att undersöka och kontrollera de uppgifter, som af kommerskollegium lemnas i dess statistik, om hvilken man länge vetat, att den innefattat åtskilliga kategorier fartyg, som deri icke bort ingå. En sådan granskning var så mycket mer af behovet påkallad, som en god del af motionärernas bevisföring och äfven andra talares vid sista årets debatt grundade sig på dessa uppgifter. Härvidlag är af största vigt att klargöra, hvad det är som man vill hafva reda på, och att sålunda afskilja sådant, som icke bör tagas med. Då afsigten emellertid är att utröna, huru det är ställt med *beskaffenheten* hos våra fartyg, men nu angifna siffror, som kommerskollegium publicerar, innefatta äfven de fartyg, som blifvit upphuggna på grund af ålder, eller förändrats till prämar o. s. v., så blifva dessa siffror helt och hållet vilseledande. De kategorier af fartygsförluster, som här kunna komma i fråga, innefatta emellertid endast sådana fartyg, som gått förlorade genom *sjunkning efter att hafva sprungit läck i öppen sjö*, fartyg, som i *öppen sjö öfvergifvits af besättningen*, och fartyg, som *försvunnit med man och allt*.

Om man jemför förlustsiffrorna för dessa kategorier af svenska fartyg med motsvarande siffror för samma slags fartyg, tillhörande andra nationer — jag har hufvudsakligen fäst mig vid de nationer, som för oss härvidlag ha största intresset och som äro oss närmast be-

lägna, nemligen Norge, Danmark, Tyskland, England med kolonier — så skall man finna, att förlustprocenten ställer sig på helt annat sätt i förhållande till dessa nationers, än hvad de af motionärerna åberopade siffrorna ådagalägga.

Den ofvannämnda utredningen från Lloyds inspektör med åtföljande tabeller är af följande innehåll:

Kaptenen i kongl. flottans reserv m. m. herr G. O. Wallenberg, Stockholm.

Enligt eder begäran i bref af den 9 dennes har jag härmed äran öfverlemnna en jemförande utredning rörande skepps förluster inom svenska och inom de af eder nämnda nationers handelsflottor genom fartygs *öfvergifvande i öppen sjö*, deras *sjunkande efter att hafva sprungit läck* samt deras *försvinnande med man och allt*. Den period, utredningen omfattar, äro åren 1893 (det år, då engelska Lloyd först började utarbete internationel statistik öfver skepps förluster) till och med 1900 eller det senaste år, för hvilket tryckt rapport föreligger. Undersökningen omfattar, såsom synes, allenast fartyg af öfver 100 tons dräktighet (brutto för ångare och netto för seglare).

Jag anhåller dock få påpeka, att denna utredning blott kunnat omfatta tre kategorier af sådana förlisningar, vid hvilka fartygens mindre goda beskaffenhet kan tänkas hafva orsakat eller medverkat till förlusten, men att en fjerde grupp, nemligen sådana fartyg, som kondemnerats efter att hafva sprungit läck, icke kunnat i utredningen medtagas på den grund, att denna fjerde kategori i Lloyd's statistik hittills varit i årssammandragen sammanförd med upphuggna, annorledes slojade eller till prämar omändrade fartyg. Detta sammanförande af upphuggna och afriggade samt slojade fartyg med verkliga förolyckade fartyg har hittills i viss mån bidragit att höja de af engelska Lloyd beräknade förlustprocenterna för de länders handelsflottor, hvilka i någon väsentligare omfattning utgöras af träsegelfartyg.

Emellertid har undertecknad, i syfte att i den internationella statistiken åstadkomma större noggrannhet i berörda hänseende, under förlidet år gjort en framställning hos styrelsen för Lloyd's register i London, hvilken framställning af nämnda styrelse bifallits, så att *numera* och räknadt från och med 2:dra kvartalet af förlidet år, 1901, i de af Lloyd beräknade procenterna af förlorade fartyg i alla länders handelsflottor icke längre medräknas upphuggna, slojade eller till prämar ändrade fartyg.

Att antalet af dessa fartyg, hvilka hittills medräknats vid dessa procenters beräkande, icke är obetydligt, utvisas af det förhållande, att under 1:sta och 2:dra kvartalen 1901, under hvilka enligt premiäruppgifterna kondemnerats, upphuggits eller slojats inalles 55 fartyg af mer än 100 tons dräktighet, allenast 9 af dessa, deribland intet svenskt, kondemnerats på grund af läckage eller andra brister, hvaremot de öfriga 46, deribland 5 svenska, antingen omändrats till prämar eller upphuggits och på grund deraf afförts ur skeppslistorna.

De sålunda af Lloyd *numera* beräknade *verkliga förlisningsprocenterna*, innefattande på öppen sjö öfvergifvna, på grund af brister kondemnerade, brunnna, kolliderade, sjunkna, saknade och genom grundstötning eller annorledes förolyckade fartyg, utgöra för 2:dra kvartalet af år 1901, eller den första tidsperiod, för hvilken den af undertecknad föreslagna ändrade procentberäkningen tillämpats, såsom följer:

Om föreskrifter rörande fartygs sjödräktighet m. m.  
(Forts.)

Om föreskrifter rörande fartygs sjö- duglighet m. m. (Forts.)		I procent af handelsflottornas	
		antal	tontal
	England .....	0,40	0,53
	Englands kolonier .....	0,26	0,27
	Förenta Staterna .....	0,41	0,36
	Österrike-Ungern .....	0,35	0,10
	Danmark .....	0,13	0,07
	Nederländerna .....	0,47	0,40
	Frankrike .....	0,64	0,38
	Tyskland .....	0,62	0,53
	Italien .....	0,33	0,18
	Norge .....	0,95	1,04
	Ryssland .....	0,16	0,20
	Spanien .....	0,16	0,23
	Sverige .....	0,34	0,23

Af nyss anförda siffror kunna naturligtvis inga slutsatser dragas, då tidsperioden är så kort, att tillfälligheter spela in, och rapporterna från ett eller annat land icke heller alltid inkomma i tid. Endast genom en öfver en tid af flere år utsträckt undersökning kunna dessa biflytelser i statistiken elimineras. En särskildt stormig höst i Nord- och Östersjön kan exempelvis för de vid dessa haf liggande länder gifva för ett år afsevärdt högre siffror än för ett annat år. Omöjligt är emellertid icke att med tillhjälp af primäruppgifterna få fram de korrekta förlisningsprocenterna för hela perioden 1893—1900, men detta är förenadt med icke ringa arbete, och tager tid i anspråk, hvarför det nu icke kunnat af mig medhinnas, hvarjemte jag för detta arbetes utförande vore nödsakad att från Londonkontoret anskaffa åtskilliga rapporter med primäruppgifter, hvilka nu saknas i min samling.

Äfven i ett annat hänseende vore ett vidare bearbetande af detta material önskvärdt. Ång- och segelfartyg hafva på grund af tidens knapphet måst af mig sammanslås, men det torde vara känt, att dessa begge fartygsslag äro i förlisningshänseende synnerligen olika ställda. Exempelvis för år 1900 utgjorde för de olika länderna antalet förlorade fartyg af dessa begge fartygsslag i procent af handelsflottornas numerär, deri då inberäknade upphuggna, till prämar ändrade och slojade fartyg:

	af ång- fartygen procent	af segel- fartygen procent
England .....	1,95	4,01
Englands kolonier .....	1,76	3,85
Förenta Staterna .....	2,32	3,90
Österrike-Ungern .....	0,47	7,14
Danmark .....	1,08	5,77
Nederländerna .....	1,38	3,42
Frankrike .....	3,02	5,25
Tyskland .....	2,07	4,59
Italien .....	3,21	4,28

Transport 17,26 42,21

	af äng- fartygen percent	af segel- fartygen percent	Om före- skrifter rörande fartygs sjö- duglighet m. m. (Forts.)
Transport	17,26	42,21	
Norge .....	3,47	7,88	
Ryssland .....	0,60	3,87	
Spanien .....	3,08	3,43	
Sverige .....	0,74	4,64	
Summor	25,15	62,03	
Medelprocenter	1,93	4,77	

Medelprocenterna gifva här vid handen, att i medeltal under år 1900 af de uppräknade ländernas fartyg på ett antal af 1,000 ångfartyg i rundt tal 19 stycken förlist eller blifvit slojade etc., under det att på samma antal segelfartyg icke mindre än i rundt tal 48 förlist eller blifvit slojade etc.

Med utmärkt högaktning

A. Isakson.

### Tablå I

öfver nedannämnda handelsflottors förluster enligt Lloyd's internationella statistik genom fartygs *öfvergifvande på öppen sjö*, fartygs *sjunkning efter att hafva sprungit läck* samt fartygs *försvinnande med man och allt* under nedannämnda år. De uppgifna tontalen utgöras för ångare af bruttotantalet och för segelfartygen af nettotantalet. Fartyg under 100 tons äro icke i denna statistik inbegripna.

Hemland	Handelsflottans storlek enligt Lloyd's registerbok		Öfvergifna på öppen sjö (Abandoned at sea)		Förlista efter att hafva sprungit läck (Foundered)		Försvunna med man och allt (Missing)		Summa af de tre kategorierna		Summa af de af nämnda tre anledningar förlista fartygen i procent	
	Antal	Tontal, brutto för ångare, netto för seglare	Antal	Tontal	Antal	Tontal	Antal	Tontal	Antal	Tontal	af antalet	af tontalet
<i>År 1893.</i>												
England .....	9,333	11,563,997	11	11,525	15	12,019	36	41,547	62	65,091	0,66	0,56
Englands kolonier .....	2,526	1,224,285	14	7,783	4	1,192	9	3,932	27	12,907	1,07	1,05
Tyskland .....	1,819	1,735,683	12	6,109	4	2,167	14	12,144	30	20,420	1,65	1,18
Danmark .....	844	323,801	5	868	3	1,337	3	693	11	2,898	1,30	0,90
Norge .....	3,304	1,710,313	50	28,884	13	4,904	30	17,539	93	51,327	2,81	3,00
Sverige .....	1,479	505,711	9	2,825	2	346	2	599	13	3,770	0,88	0,75
<i>År 1894.</i>												
England .....	9,261	11,807,010	12	17,373	12	10,226	23	26,590	47	54,189	0,51	0,46
Englands kolonier .....	2,399	1,162,941	7	2,250	3	1,187	6	2,490	16	5,927	0,67	0,51
Tyskland .....	1,765	1,784,725	13	5,529	2	990	10	5,935	25	12,454	1,42	0,70
Danmark .....	815	333,231	5	1,132	3	2,661	7	1,144	15	4,937	1,84	1,48
Norge .....	3,137	1,669,087	28	14,021	8	2,470	19	10,443	55	26,934	1,75	1,60
Sverige .....	1,449	498,004	9	3,894	1	160	—	—	10	4,054	0,69	0,81

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m. (Forts.)

Hemland	Handelsflottans storlek enligt Lloyd's registerbok		Öfvergifna på öppen sjö (Abandoned at sea)		Förlista efter att hafva sprungit läck (Foundered)		Försvunna med man och allt (Missing)		Summa af de tre kategorierna		Summa af de af nämnda tre anledningar förlista fartygen i procent	
	Antal	Tontal, brutto för ångare, netto för seglare	Antal	Tontal	Antal	Tontal	Antal	Tontal	Antal	Tontal	af antalet	af tontalet
<i>År 1895.</i>												
England	9,227	12,117,957	10	9,191	14	8,737	48	34,328	72	52,256	0,78	0,43
Englands kolonier	2,309	1,124,682	12	4,570	3	1,016	3	2,007	18	7,593	0,78	0,68
Tyskland	1,730	1,886,812	12	5,486	10	5,615	22	11,292	44	22,393	2,54	1,19
Danmark	812	356,714	4	927	—	—	3	367	7	1,294	0,86	0,36
Norge	3,041	1,659,012	45	21,189	6	1,830	14	5,836	65	28,855	2,14	1,74
Sverige	1,432	497,877	16	6,586	7	3,911	2	645	25	11,142	1,75	2,24
<i>År 1896.</i>												
England	9,140	12,293,539	11	12,002	7	3,525	19	28,808	37	44,335	0,40	0,36
Englands kolonier	2,189	1,065,487	16	8,316	4	2,401	6	1,778	26	12,495	1,19	1,17
Tyskland	1,657	1,943,751	6	2,264	1	1,230	5	3,371	12	6,865	0,72	0,35
Danmark	810	381,728	2	511	—	—	4	1,205	6	1,716	0,74	0,45
Norge	2,902	1,669,468	28	16,582	9	3,607	7	3,340	44	23,529	1,52	1,41
Sverige	1,375	488,973	3	844	3	668	5	1,555	11	3,067	0,80	0,63
<i>År 1897.</i>												
England	9,107	12,403,409	13	12,668	10	8,581	19	25,340	42	46,589	0,46	0,38
Englands kolonier	2,130	1,079,467	5	1,133	4	4,535	1	801	10	6,469	0,47	0,60
Tyskland	1,623	2,029,912	7	4,188	5	4,916	4	2,534	16	11,638	0,99	0,57
Danmark	791	407,435	4	874	1	140	4	1,691	9	2,705	1,14	0,66
Norge	2,762	1,634,498	30	15,384	4	2,789	21	10,502	55	28,675	1,99	1,75
Sverige	1,381	522,944	5	1,340	2	270	3	1,513	10	3,123	0,72	0,60
<i>År 1898.</i>												
England	9,044	12,587,904	13	24,131	11	10,244	26	23,774	50	58,149	0,55	0,46
Englands kolonier	2,099	1,077,408	4	1,888	4	2,201	4	3,146	12	7,235	0,57	0,67
Tyskland	1,604	2,113,981	3	2,966	4	3,205	11	11,958	18	18,129	1,12	0,86
Danmark	760	422,856	4	1,130	—	—	3	977	7	2,107	0,92	0,50
Norge	2,663	1,643,217	30	15,483	5	2,540	19	10,378	54	28,401	2,03	1,73
Sverige	1,373	552,785	7	1,588	5	2,212	4	1,369	16	5,169	1,17	0,93
<i>År 1899.</i>												
England	8,973	12,926,924	9	18,844	15	20,901	27	48,399	51	88,144	0,57	0,63
Englands kolonier	2,025	1,061,584	10	3,389	5	2,420	8	3,880	23	9,689	1,14	0,91
Tyskland	1,676	2,453,334	3	2,159	2	313	8	7,526	13	10,058	0,78	0,41
Danmark	796	511,958	2	420	1	392	—	—	3	812	0,88	0,16
Norge	2,528	1,694,230	21	14,216	7	5,735	22	19,819	50	39,770	1,98	2,35
Sverige	1,408	605,991	5	868	2	520	4	4,143	11	5,531	0,78	0,91
<i>År 1900.</i>												
England	8,914	13,241,446	6	9,690	9	5,499	27	24,492	42	39,681	0,47	0,30
Englands kolonier	1,924	1,019,808	8	3,341	1	210	2	438	11	3,989	0,57	0,39
Tyskland	1,710	2,650,033	3	1,179	4	3,720	14	12,367	21	17,266	1,23	0,65
Danmark	802	519,011	1	110	2	923	7	1,312	10	2,345	1,25	0,45
Norge	2,380	1,640,812	29	18,893	7	2,797	19	11,143	55	32,833	2,31	2,00
Sverige	1,433	637,272	4	1,388	2	387	3	1,280	9	3,055	0,63	0,48

Rätt utdraget ur engelska Lloyd's statistiska årssammandrag, intygas. Stockholm den 11 februari 1902.

Alb. Isakson.

Inspektör i Lloyd's Register of Shipping.



Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

Tablå II.

Beräkning af medelprocenten af de på sätt, som i tablå I uppgifves, förlista fartyg af öfver 100 tons under de 8 åren 1893—1900.

	England		Englands kolonier		Tyskland		Danmark		Norge		Sverige	
	af antal	af tontal	af antal	af tontal	af antal	af tontal	af antal	af tontal	af antal	af tontal	af antal	af tontal
1893.....	0,66	0,56	1,07	1,05	1,65	1,18	1,30	0,90	2,81	3,00	0,88	0,75
1894.....	0,51	0,46	0,67	0,51	1,42	0,70	1,84	1,48	1,75	1,60	0,69	0,81
1895.....	0,78	0,43	0,78	0,68	2,54	1,19	0,86	0,36	2,14	1,74	1,75	2,24
1896.....	0,40	0,36	1,19	1,17	0,72	0,35	0,74	0,45	1,52	1,41	0,80	0,63
1897.....	0,46	0,38	0,47	0,60	0,99	0,57	1,14	0,66	1,99	1,75	0,72	0,60
1898.....	0,55	0,46	0,57	0,67	1,12	0,86	0,92	0,50	2,03	1,73	1,17	0,93
1899.....	0,57	0,68	1,14	0,91	0,78	0,41	0,38	0,16	1,98	2,35	0,78	0,91
1900.....	0,47	0,30	0,57	0,39	1,23	0,65	1,25	0,45	2,31	2,00	0,63	0,48
Summa ...	4,40	3,63	6,46	5,98	10,45	5,91	8,43	4,96	16,53	15,58	7,42	7,95
Medeltal ...	0,55	0,45	0,81	0,75	1,31	0,74	1,05	0,62	2,07	1,95	0,93	0,92

## Sammandrag.

	I procent af antalet	af tontalet
England i medeltal under åren 1893—1900 .....	0,55	0,45
Englands kolonier .....	0,81	0,75
Tyskland .....	1,31	0,74
Danmark .....	1,05	0,62
Norge .....	2,07	1,95
Summor	5,79	4,51
Medelprocent för ofvanskrifna länder af under 8 år årligen på ofvan nämnda sätt förlista fartyg af öfver 100 tons .....	1,16	0,90
Medelprocent för Sverige under samma period årligen...	0,93	0,92

Stockholm den 11 februari 1902.

A. Isakson.

Inspektör i Lloyd's Register of Shipping

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

Af förenämnda sålunda meddelade utredning torde framgå att för *England* och *dess kolonier* sedan år 1893, då den ifrågavarande statistiken genom Lloyds föranstaltande först kom i tillämpning, har medeltalet af förlista fartyg varit 0,53 procent, utgörande 0,45 procent af hela tontalet, för Tyskland 1,31 procent af antalet och 0,74 procent af tontalet, för Danmark resp. 1,05 procent och 0,62 procent, och för Norge respektive 2,07 procent och 1,95 procent. Medelprocenten utgör för de ofvan nämnda länderna under de senaste åtta åren 1,16 för antalet och 0,90 för tontalet. Medelprocenten för Sverige är under samma period 0,93 för antalet och 0,92 för tontalet.

Häraf framgår således, att då af 1,000 *norska* fartyg 21 gått förlorade, ha af 1,000 *svenska* fartyg endast 9 gått förlorade. Tabellen visar, att vi på skalan komma näst efter England. Under sådana förhållanden torde det icke kunna nekas till, att det kan vara mycket tvifvel underkastadt, huruvida det verkligen förefinnes någon anledning för oss att i nu ifrågavarande afseende vidtaga lagstifningsåtgärder, om hvilka vi icke säkert veta, att de äro nödvändiga, men om hvilka vi deremot säkert veta, att de komma att på ett synnerligen hårdt sätt drabba våra mindre fartyg.

Äfven ur en annan synpunkt synes det mig vara af intresse att studera denna fråga, nemligen ur den historiska. Jag har sökt att utleta, hur det kommer sig, att det är nödvändigt för en viss nation att införa en lagstiftning på detta område, under det att en dylik lagstiftning synes vara mindre behöflig för en annan. Denna undersökning synes vara så mycket mera på sin plats, som hittills endast ett land, England, infört lagstiftning af nu ifrågavarande slag, medan deremot ingen annan nation, ehuru frågan hos flera stått på dagordningen och blifvit underkastad utredning, funnit det behöfligt eller nyttigt att införa sådan lagstiftning. Förklaringen torde nog ligga i Englands utomordentliga kraftutveckling till sjös under förra århundradet, då detta land tillkämpade sig den framskjutna plats bland de sjöfarande nationerna, som förut innehafts af holländare, fransmän och spanjorer och hvilken plats det än i dag innehar. Denna Englands storartade maritima kraftutveckling, som sedermera satte sin karakter på hela nationen, åtminstone den sjöfarande delen, åstadkoms genom de utomordentliga personligheter, som på den tiden under de långvariga krigen ledde engelska flottans öden och hvarvid besättningar uppammades, som i sjöduglighet, energi, dödsförakt och uthållighet voro motståndarne vida öfverlägsna. Hvilket oerhördt kraftprof ådagalade exempelvis den engelske amiralen lord St Vincent under de napoleonska krigen, då han under tre à fyra år i sträck höll blockerande flottor utanför Brest, utan att något fartyg fick lemna stationen, annat än alldeles undantagsvis, huru hårda stormarne och huru svåra förhållandena än voro! Det är alldeles uppenbart, att besättningarna på en dylik flotta, uppgående till cirka 20 tusen man, skola blifva härdade, men äfven att de skola få en del vanor, som äro råare än landbefolkningens.

Det var, när dessa oarter, som medföljde den kraftiga utvecklingen till sjös, gingo till öfverdrift, som de nödvändiggjorde ett regulativ och

ett motarbetande; när djerfheten gick för långt och när hänsynslösheten och dödsföraktet förledde befälhafvarne att allt för mycket våga sitt eget och besättningens lif, måste lagstiftningsåtgärder förmildra uppfattningen, förhindra följderna och förebygga, att man gick till det yttersta. Jordmånen var i det afseendet beredd för mr Plimsolls framträdande.

Men då härtill kommer, att mr Plimsolls framträdande skedde vid en tidpunkt, då de gamla segelfartygen började lemna plats för ångfartyg och jernet blef användt som byggnadsmaterial, så är tydligt, att Plimsoll skulle finna ett betydande antal anhängare, som sjelfve insett och erfarit nödvändigheten att införa en lagstiftning i nu berörda afseende och som därför understödde honom. Med denna systemomkastning i typer och byggnadsmaterial följde nemligen, att de seglande träfartygens underhåll försumrades; man ville ej spilla penningar eller möda på transportmedel, hvars roll allmänt insågs vara slut. Man ville till det sista suga musten ur de gamla träskeppen.

Men detta är, mina herrar, icke förhållandet med alla nationer. Här i Sverige hafva vi aldrig behöft drifva sjöfart till den ytterlighet som England. Vår sjöfart försiggår hufvudsakligen efter kusterna och är därför icke egnad att fostra sådana sjöbjörnar eller sådana råa sällar, som ofta voro till finnandes å den engelska handelsflottan under de stora krigen 1793—1814, under hvilka särskildt kaperiväsande och handelsförstöring erhöi en dittills oanad utsträckning, hvarå såsom till exempel kunna anföras, att så godt som *all handel under fransk flagg upphörde*, samt att under denna period omkring 11,000\*) engelska fartyg blefvo tagna såsom priser.

Vårt sjöfolk är icke i allmänhet under hela året bundet ombord å fartygen, utan kan tillbringa en stor del af året, särskildt vintertiden, i land, hvarigenom det kommer i tillfälle att förmildra sina vanor genom umgänget med landtbefolkningen. Detta är en omständighet, som bör tagas i betraktande och som visar, att hvad som kan vara nyttigt och nödvändigt för den ena nationen icke alltid är det för den andra. Man måste nemligen taga hänsyn till de olika omständigheter, under hvilka olika länders sjöfolk arbetar.

För att emellertid återkomma till lastliniefrågan, som är den viktigaste af de frågor, som genom motionärerna blifvit väckta, så kan det troligen vara af intresse för kammaren att erfara något om huru denna sak blifvit behandlad i andra länder.

Då såväl utskottet som motionärerna hänvisat på huru frågan blifvit behandlad i Norge, så behöfver jag icke repetera detta. Men deremot bör omnämnas, att saken kommit under diskussion inom den franska fackpressen, hvarvid det blifvit ådagalagdt, att för franska förhållanden införandet af en lastlinie icke torde vara lämpligt. Dervid har man äfven konstaterat — något som jag i början af mitt anförande tillät mig beröra — att det dels är svårt att åsätta en dylik lastlinie, dels svårt att finna för detta uppdrag lämpliga personer.

Af ännu större intresse är den diskussion, som sistliden sommar

Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.  
(Forts.)

\*) Se Normans tables, Lloyds lists m. fl.

Om föreskrifter rörande fartygs sjö duglighet m. m.  
(Forts.)

hölls af *Bautechnische Gesellschaft* i Berlin, ett sällskap, som på kejsarens initiativ för några år sedan stiftades och som motsvarar det engelska *Institution of naval architects*. Det är således ett sällskap af den allra största kompetens, der Tysklands mest framstående krafter i sjötekniskt afseende, redare och framför allt fartygskonstruktörer, äro till finnandes. Det är märkligt, att det i synnerhet är fartygskonstruktörerna, som stå på vår sida i denna fråga och som framhållit, att det visst icke är klokt eller lämpligt att införa en lastlinielagstiftning.

Vid den ofvannämnda diskussionen i somras — kejsaren hade nemligen önskat, att en lastlinielag skulle införas i Tyskland — uttalades så många invändningar mot en sådan åtgärd, att man ansåg klokast att med frågan anstå. Men så mycket utträttades likväl, att ett förslag om försök med lastlinie inom ett bolag, Hamburg-Amerikanische Paket-Gesellschaft, blef på försök antaget.

Från denna diskussion är af särskildt intresse att anteckna, att herr *Middendorf*, ordföranden i Germanischer Lloyd — det sällskap som i Tyskland motsvarar Lloyds i England — uttalade ett mycket kraftigt varningens ord mot en lastlinie. Han säger, att det är ett misstag, vittnande om begreppsförvexling, då man förmodar, att sjöfaran för ett fartyg upphör i samma mån det är försedt med lastlinie. Ty — säger han — det är mycket sällan fartyg förgås genom öfverlastning, utan detta sker vanligen på öppen sjö genom att det är illa lastadt, det vill säga genom att *dess jenvigtsläge icke är så anpassadt, som det borde vara*. Detta, som påpekades af det särskilda utskottet i fjor och äfven vid andra tillfällen, då denna fråga varit före, har nu erhållit sin rätta belysning genom herr Middendorfs mycket sakrika och viktiga inlägg i detta ämne. Han påvisar också en annan omständighet, som motionärerna förbisett, och det är, att det vore mycket *viktigare* att få en *lastlinielag för minimilastning*. Ty då barlasten är för liten, uppstår större fara för fartyget, än då det är hårdt lastadt.

Innan jag slutar, tillåter jag mig att med anledning af herr Kinnmans anförande — deri han yttrade, på tal om 1893 års komité, der mr Read var ordförande, och det resultat, till hvilket komitéen kommit — att det är alldeles riktigt, att komitéen uttalat, att det icke fans något som hindrade, att en lastlinielag infördes. Men härvid är af högsta vikt att noga bemärka innehållet af den följande punkten, i hvilken komitéen uttalar, att ett antagande af dessa tabeller skulle lämpa sig för fartyg, tillhörande *den högsta klassen i Lloyds*. Det är sålunda endast å denna hos oss jämförelsevis lilla klass af fartyg, som komiténs uttalande är tillämpligt; men icke får man väl jämföra den största kategorien af fartyg hos oss, nemligen de efter kusterna seglande fartygen, med denna högsta klass i Lloyds. Och härom har, väl att märka, denna komité icke uttalat sig. Nej, mina herrar, denna fråga har en mycket större principiel innebörd än kanske de flesta vid första påseende kunna antaga. Frågan gäller — som jag förut tillåtit mig framhålla — om en stor del af dessa mindre, seglande fartyg skola kunna existera, om de skola fortfarande kunna komma att användas, naturligtvis med iakttagande af den försigtighet, vana och erfarenhet, som sjömannen lärt från fars och farfars tid. Och härvid

måste man taga hänsyn till, att en lagstiftning, som skall afse våra farvatten och vår handelsflotta, icke får tillmätas efter det mått, som gäller för motsvarande lagstiftning i England, detta land, som ju har en öppen ocean och Nordsjön intill sina kuster.

Jag tillåter mig att yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Lundgren: Herr talman, mina herrar! Visserligen var det att vänta, att motionärerna skulle till denna Riksdag återkomma med sina önskemål, då dessa i fjor icke ledde till något resultat, oaktadt de sympatier, som i flera afseenden visades dem i såväl det särskilda utskottet som i denna kammare. Men hvad man icke kunde väntat var, att motionärerna skulle återkomma utan att hafva tagit i akt de påstötningar, som icke saknades derom, att man väntat från dem en mera fullständig utredning än den, som kom förslaget till del vid förra riksdagen.

Vid juridiska spörsmål gäller, som bekant, den regeln, att käranden skall sin sak bevisa, och intill dess gäller svarandens nej mer än kärandens ja. Så bör det också vara vid stiftandet af ny eller förändring af redan förut befintlig lag. En sådan utredning, som sålunda — såsom jag nämnde — visat sig nödvändig vid hvarje ny lag eller lagändring, hafva motionärerna icke åstadkommit. De hafva velat lägga denna bevisningsbörd på utskottet och i sista hand på Kongl. Maj:t. För min del kan jag icke vara med om att på så lättvindigt sätt gå till väga, när det är fråga om att vidtaga stränga bestämmelser med afseende på en näring, så vigtig som sjöfartsnäringen. De borde hafva lemnat en statistisk utredning, som åskådliggjort behovet af en reform.

Förlidet år anfördes efter en tidskrift siffran 7,57 %, som skulle angifva förlustsiffran inom den svenska handelsflottan år 1898, ett år, som, inom parentes sagdt, var mera olyckligt än flere andra. Jemföra vi med denna siffra det resultat, till hvilket kongl. kommerskollegium i sin till utskottets betänkande fogade statistiska redogörelse kommit, så finna vi, att samma kommerskollegium säger, att »de fall, då fartygets beskaffenhet eller öfverlastning kunna hafva framkallat eller bidragit till inträffad sjöolycka», äro:

	Antal.
»Förlista genom sjunkning efter att hafva sprungit läck .....	5
Kondemnerade efter att hafva sprungit läck .....	2
Öfvergifna på öppen sjö .....	2
Försvunna med man och allt .....	8
<hr/> Summa 17.	

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

I förhållande till hela fartygstillgången vid 1900 års ingång utgjorde samtliga förenämnda fyra gruppers fartyg 0,58 procent och

Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.  
(Forts.)

Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.  
(Forts.)

de tvenne först angifna gruppernas fartyg — förlista eller kondemnerade efter att hafva sprungit läck — endast 0,24 procent.»

Detta är sålunda en betydlig prutmån. Och om man skulle tänka sig, att  $92\frac{3}{4}$  à  $92\frac{1}{2}$  procent af hela den svenska handelsflottan skulle underkastas en strängare lagstiftning, därför att det kunde vara fråga om, huruvida icke  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{1}{2}$  procent varit af beskaffenhet att göra en sådan lagstiftning nödvändig, så vill jag tro, att något hvar skulle finna, att det vore mycket betänkligt att inlåta sig på någonting sådant.

Det bör här icke lemnas oanmärkt, att en stor del af den svenska handelsflottan redan nu står under sådan kontroll, som underlättar uppgifterna för dem, hvilka intressera sig för att tillse, att fartygen i fråga om sjövärdighet uppfylla alla rimliga anspråk. Det är nemligen klassificerings- och sjöförsäkringsbolagen, som ha intresse af att tillse, att fartygen äro sjövärdiga. Men den kontroll, som dessa bolag utöfva, afser naturligtvis den risk, som sjelfva fartygen äro underkastade. Den lagstiftning åter, som motionärerna förmodligen äsyfta och som hvarje människa — man må vara redare eller ej — önskar, vore att i första hand komme att tillses, att risken för människolif såvidt möjligt nedbringades. Det bör vara första uppgiften för en sådan lagstiftning, hvarom här är fråga. Det är icke för någon af oss obekant, att äfven på land kunna förekomma olyckor, såsom t. ex. vid jernvägsresor eller vid hästars skenande, hvilka olyckor icke genom någon lagstiftning kunna förebyggas. Jag har ur den svenska statistiken tagit någon liten kannedom om de olyckor, som förorsakats genom drunkning. Det har visat sig, att under 10-årsperioden 1881—1890 årligen i medeltal inträffat 855 sådana fall på landsbygden och 266 i städerna. För år 1899 blifva motsvarande siffror resp. 846 och 309. Dessa siffror, mina herrar, äro många gånger större än de, som visa samma olycksfall inträffade på sjön å svenska fartyg, oaktadt två sådana faktorer som vind och våg der öka risken. Här har icke, såvidt jag vet, någonsin satts i fråga en lagstiftning till förekommande af olycksfall genom drunkning, förmodligen af det enkla skälet att något sådant vore omöjligt. Det borde därför hafva ålegat motionärerna att visa, att en sådan lagstiftning vore mera möjligt i fråga om olycksfall på sjön; men en sådan utredning hafva de ej åvägabragt. Jag har i den svenska statistiken fäfängt sökt uppgift på antalet af de människolif, som omkommit genom olyckor, hvilka drabbat svenska flottan tillhöriga fartyg, men dervid ej funnit någon annan än den, som förekommer i lotsstyrelsens berättelse för år 1900. Der uppgifves, att på svenska kusten timat 205 straudningar och andra sjöolyckor, hvarvid 33 fartyg blifvit vrak och tillhoppa 19 personer omkommit. Deremot har jag i den norska statistiken funnit, att under år 1899 förolyckats 181 fartyg, hvarvid 444 personer omkommit. Härvid är först och främst att anmärka, att den norska handelsflottan, såsom bekant, i fråga om fartygens antal är vida större än den svenska; vidare den omständigheten, att af dessa 444 personer hafva, såvidt jag kan förstå, endast ett mindre antal tillhört kategorien af sådana fartyg, för hvilka kommerskollegium ansett sig för svenska flottan kunna beräkna, att  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{1}{2}$  % förlisa.

Huru många gånger ha vi icke hört omtalas att fartyg, som på

sjön öfvergifvits af besättningarna, sedermera inbergats till hamn, medan deremot besättningarna omkommit. Man kan ju härom ej säga annat, än att besättningarnas beslut varit ödesdigra, derför att, om de stannat ombord, de tvifvelsutän blifvit räddade. Sådana beslut äro också en af orsakerna till de olyckor som inträffat. I farans stund öfverdrifver man kanske densamma, och derför tillgriper man den utväg, som man tror erbjuda den största möjligheten till räddning. Det kan icke falla mig in att klandra dem, som lemnat fartygen, om de ansett sig gå förlorade genom att stanna qvar ombord, utan jag vill endast betona, att deras beslut faktiskt varit anledningen till, att de omkommit.

Det skulle kunna anföras exempel på, att fartyg, som uppfyllt de högst ställda anspråk, både i afseende på utrustning och befälhafvarnes kompetens, ändock under olyckliga omständigheter stött på grund och utsatts för förlust af menniskolif. En girning till venster i mörkret eller skymningen i stället för till höger, så uppstår en olycka. Sådant kan, mina herrar, icke förekommas genom några lagparagrafer. Sådana risker äro oskiljaktigt förbundna med sjöfarten. Derför är det vanskligt att binda denna näring genom åtgärder, om hvilka man ej kan vara förvissad, att de föra till målet. Göra de icke det, då är ju ingenting vunnet.

Det sades i fjor under öfverläggningarna i denna fråga här i kammaren, att man i England försonat sig med den i förevarande afseende der gällande lagstiftning, hvilken det vore meningen, att vi skulle efterapa. Förhållandet är emellertid det motsatta. Den, som följer med de engelska faktidningarna och tidskrifterna, han har tillfälle att allt som oftast se uttalanden från redare, hvare de beklaga sig öfver denna lagstiftning, hvilken efter deras erfarenhet icke leder till det ändamål, som åsyftas, utan tvärt om försvårar deras täflan med andra nationers fartyg. Detta skulle också blifva fallet hos oss, om vi vore för häftiga att öfvergå till en sådan lagstiftning, som motionerna åsyfta.

Jag hade äran att i fjor vara ledamot af det särskilda utskott, som behandlade denna fråga, och jag biträdde då utskottets förslag. Jag vill äfven i år gerna vara med om lagutskottets nu föreliggande förslag, och det skulle glädja mig, om det blefve antaget af denna kammare, ty derigenom vore man kommen ett stycke in på den väg, som motionärerna vilja inslä på, och då vore alltid något vunnet.

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

Herr Kinnman: Med anledning af hvad kapten Wallenberg yttrade skall jag be att få säga några ord.

Jag vill först tacka kapten Wallenberg för hans bjudning till i morgon. Jag ville mycket gerna infinna mig, i synnerhet om man äfven finge frukost, men, skämt åsido, jag afstår från att begagna mig af det vänliga erbjudandet, ty det är en sak, som icke på ringaste sätt åligger mig. Man är icke här för att taga ut lastlinier, och motionerna gå ju för öfrigt icke ut på, att motionärerna skulle räkna ut lastlinier på fartyg, utan mynna ut i en skrifvelse till Kongl. Maj:t, att Kongl. Maj:t ville låta undersöka, huruvida det går för sig att göra det. När

*Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.*  
(Forts.)

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m. (Forts.)

en gång lastlinier skola utsättas, blifver det nog särskilda personer, som få i uppdrag att göra det.

Herr Wallenberg nämnde, att lastlinien utsättes endast af Lloyds registreringstjenstemän. Detta är origtigt; ty äfven andra af Board of Trade godkända klassifikationssällskap och Board of Trades egna dertill bemyndigade tjenstemän hafva rätt att fastställa denna linie. Särskildt har jag mig bekant, att Bureau Veritas gör det. Så nämnde herr Wallenberg, att han ansåg egendomligt, att man kunde ifrågasätta sådana lagförslag som de ifrågavarande, då man icke sett, att de vore nödvändiga. Jag ber få säga, att jag, som haft en lång tjenstetid på sjön, just på grund af min erfarenhet funnit dem behöfliga och därför ifrågasatt sådana lagförslag till skydd för yrkesutöfvarne.

Vidare androg herr Wallenberg en del statistiska uppgifter. Hvad betydta statistiska uppgifter, när det är fråga om en omedelbar fara? Är det meningen, att man skall vänta för att få se, huru många tusen människor som drunkna, innan vi företaga de enklaste försigtighetsåtgärder för att förekomma ytterligare förlust af människolif? Jag skall såsom exempel taga ett mycket nära till hands liggande praktiskt fall. Här i Stockholm sanda ju husegarne sina trottoarer, när de i följd af is äro hala. Hvarför göra de det? Jo, för att förekomma, att man skall halka och bryta benen af sig. Icke har man, innan man började med sagda preventiva säkerhetsåtgärd, fört någon statistik öfver de olycksfall, som inträffat på grund af hala trottoarer. Nej, det har visat sig uppenbarligen vara nödvändigt, och därför har polismyndigheten gått i författning derom. Af den orsak att uppenbar fara föreligger, anser jag, att Riksdagen bör gå i författning om åstadkommande af lagbestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror.

Att fartygskonstruktörerna, såsom herr Wallenberg påstod, i denna sak hålla med redarne är väl icke så märkvärdigt. Det bevisar ju ingenting, då intressena äro så nära identiska.

Hvad herr Wallenberg nämnde om, att tabellerna gälla för högsta klassfartyg, är alldeles naturligt, ty tabellerna måste ju vara upprättade för en viss normalstyrka hos fartyg, och denna har antagits motsvara de bestämmelser, som Lloyds föreskrifvit för högsta klass. Sedan bör man bedöma, om fartyget är upprostadt eller på annat sätt försämradt, så att frisidan på grund deraf måste tagas större än tabellen angifvit. Dervid kommer fackkunskapen till användning hos de tjenstemän, som skola räkna ut lastlinien, och det hufvudsakliga, som de hafva att taga hänsyn till vid lastlinies godkännande, är just fartygets beskaffenhet med hänsyn till de fordringar, som Engelska Lloyds uppställt för högsta klass. Sådant system har också tillämpats alla de år, som lastlinie officiellt faststälts, och äfven dessförinnan iakttagits i det praktiska bestämmande af fartygs nedlastning, som då brukats.

Herr Hedlund: Svenska handelsflottan är belamrad med ett öfverraskande stort antal gamla fartyg. Af de omkring 2,600 fartyg, som äro upptagna i fartygslistan, äro ej mindre än 728 mellan 20 och 30 år gamla, 479 äro 30—40 år, 255 äro mellan 40 och 50 år och 107 öfver 50 år. Äldfadern är en gammal båt, byggd 1814. Detta skulle



ju vara alldeles oförklarligt, om icke våra kuster omgäfvades af en stor skärgård. Der inom användas utan tvifvel en stor del af dessa gamla fartyg, som nått och jemt flyta fran mellan sunden och öfver fjärdarne. Ser man på de högre tontalen, finnes det dock äfven bland dem tillräckligt med gamla fartyg, i synnerhet segelfartyg, som användas på öppna sjön. Och äfven hvad den så kallade handelsskärgårdsflottan vidkommer, har man tillräcklig anledning att påstå, att der borde vara ett annat tillstånd.

Utan tvifvel är det ett viktigt önskemål, att det blifver en bättre och säkrare undersökning i afseende på inträffade sjöolyckor. Handels- och sjöfartskomitén, som eljest gått till väga så ytterst varsamt, har dock föreslagit, att de sakkunnige skola afgifva utlåtande om hvarje särskildt fall, äfvensom att processen skall påskyndas, liksom också slutligen att i kommerskollegium skall finnas en sakkunnig man, som undersöker orsakerna till sjöolyckor. Men detta är svårigen tillräckligt. Det behöfvades ytterligare, att de sakkunnige vid domstolarne skola hafva rättighet att vid sjöförklarings afgifvande sjelfva direkt framställa frågor — något som icke öfver allt tillåtits — och derjemte att det finnes en sakkunnig sjöåklagare. Den allmänna åklagaren, hvilken har att upptaga sådana saker, är sällan eller aldrig sakkunnig. Följden deraf blir den, att han tvekar vid förekommande fall eller att han är likgiltig. I sådana fall skulle, i förbigående sagdt, en inspektör med sitt auktoritativa utlåtande och sitt tillstyrkande af åtalet vara honom till en god hjälp.

Men derjemte behöfvas närmare bestämmelser i afseende å fartygs sjövärdighet. Man ser detta bäst, om man jemför sjölagens sväfvande bestämmelser på detta område med de bestämmelser, som enligt lagen om skydd mot yrkesfara gälla i afseende å industrien. Sistränmda lag innehåller en hel del jemförelsevis detaljerade och noggranna bestämmelser om, hvilka åtgärder skola vidtagas i fabrikerne till förekommande af yrkesfara. Åtskilliga af dessa bestämmelser, ja många af dem äsyfta så pass dyrbara anordningar, att någon jemförelse ej kan göras mellan den kostnad, som de förorsaka fabrikanterna, och de kostnader, som en tillfredsställande skyddslagstiftning i afseende å sjöfarten skulle förorsaka denua närings idkare. Mig förefaller den enkla konsekvensen fordra, att man skyddar arbetarne till sjös lika tillfredsställande som arbetarne till lands i utöfningen af deras yrke.

Det synes mig, som om lagutskottet hade blifvit alldeles för fort färdigt med detta mycket omfattande och viktiga ärende. Utskottet har nöjt sig med att svära på magistrernas ord, och hela utlåtandet består egentligen i en afskritt af särskilda utskottets utlåtande i fjor, hvilket skulle vara så sakkunnigt. Jag vill dock påpeka, att denna sakkunskap lider af det felet, att den är ensidig, och mot en sändig sakkunskap är det nödvändigt att använda sin kritik och sitt snida förstånd. Detta borde lagutskottet, såsom icke varande fackman, hafva förstätt och sökt att väga skäl och motskäl. Utskottet skulle framför allt hafva genomgått debatterna i båda kamrarne vid fjorårets riksdag och jemfört hvad som då sagts af särskilda utskottet och dess målsmän i kamrarne med hvad som sagts å motsidan. Jag är alldeles säker på,

*Om föreskrifter rörande fartygs sjövärdighet m. m.*  
(Forts.)

Om föreskrifter rörande fartygs sjövärdighet m. m.  
(Forts.)

att lagutskottet, om utskottet verkställt detta arbete, delvis skulle hafva kommit till ett annat resultat.

Särskildt öfverraskade det mig, att utskottet icke gått så långt som till att tillstyrka en inspektion af fartyg äfven i den mera måttfulla form, som föreslagits af herr Kinnman. Härvidlag hade man kunnat åberopa auktoriteter till förmån för förslaget. Den af erfarna fackmän bestående komité, som för några år sedan hade att uppgöra förslag till nya bestämmelser angående inspektion af passagerareångfartyg, uttalade såsom sin mening, att det vore en tidsfråga samt alldeles rättvist och billigt, att inspektionen utsträcktes till lastångfartyg. Handels- och sjöfartskomitén utlät sig, när den år 1898 afgaf sitt förslag rörande inteckning i fartyg, att det borde vara inspektion af fartyg, icke blott passagerareångfartyg, utan fartyg i allmänhet. När det sedermera två år derefter blef fråga om sådana åtgärder, som nu föreslagits, utlät sig samma komité, bestående af precis samma ledamöter, af hvilka några äro medlemmar af den ena eller andra af Riksdagens kamrar, i en helt annan riktning. Då afstyrktes nemligen kontroll öfver fartygs sjövärdighet. Dessa herrar må sjelfva afgöra, om de hafva blifvit klokare under dessa båda år. Jag tror för min del, att de voro klokare i samma mån, som deras hjertan voro varma, då de under intrycket af de många svåra fartygsolyckor, som timade 1898 och dessförinnan, kommo till det resultat, att fartygsinspektion skulle vara en nyttig sak.

Mot sådan inspektion har invändts, att den skulle strida mot principerna i vår sjörikt, hvilken är grundad derpå, att hela ansvaret skall ligga på redare och befälhafvare. Men i hvilket afseende skulle förändring häri avvägring, om inspektion af fartyg komme till stånd? Inträffade en fartygsolycka, så blefve det naturligtvis undersökning om förhållandena ombord å fartyget, och hade då något försummats, så komme gifvetvis befälhafvaren och redaren att tagas för hufvudet. Inspektion är inrättad på land i afseende å fabriker. Inträffar der någon olycka, befriar det icke fabriksidkaren från ansvar, äfven om inspektören varit der någon tid förut och funnit allt godt och väl. Alltså innebär inspektionen icke någon brytning med den redan stadgade princip, hvares innebörd jag nyss antyd.

För öfrigt är ju, i och med inspektionen af passagerareångfartyg, principen redan faktiskt öfvergifven. Af praktiska skäl har man funnit, att dylik inspektion är nödvändig. Hvarför då icke också låta praktiska skäl föranleda inspektion jemväl der den i öfrigt är nödvändig? Eller äro kanske sjömän en sorts sämre lif än passagerare? Jag tror det icke — menniska som menniska.

I sjelfva verket gäller för vår sjöfart en undantagslagstiftning, ett fritagande från regler, som eljest gälla för näringslivet. Det är ingenting, som ur sådan synpunkt bör skilja sjöfarten från industrien; om den senare efter hand ser kring sig växa upp en modern skyddslagstiftning, så finnes icke något skäl, hvarför icke sjöfarten skulle dela samma lott. Sjöfarten kommer också derhän, fastän man sträfvar emot, man må vara viss derpå.

Att sjöfarten så länge varit i efterhand, är beroende på flera orsaker. Sjöfolket är borta så mycket, och det heter: ur sinnet, ur

minnet. I sjömännens natur ingår något oförskräckt och bekymmerslöst, hvilket gör, att de icke så mycket bry sig om de missförhållanden, för hvilka de äro utsatta. Slutligen deras fatalism, som kommer dem att tänka, att hvad som skall ske, det sker. Men allt detta är icke anledning för en kulturstat att underlåta upprättandet af sådana förhållanden, som samtiden i allmänhet anser människovänligheten kräva för arbetarne i yrket. Då det framhållits, att fara icke är å färde, enär vår svenska förluststatistik öfver sjöfarten icke visar ens så hög siffra som medeltalet, så vill jag framhålla, att man skall på detta område icke jemföra sig med de sämsta, utan med de bästa, hvilka man bör söka efterlikna.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Häruti instämde herrar *Kvarnzelius, Nydal, Nyström*, friherre *De Geer, Branting, Berg* i Göteborg, *K. G. Karlsson* i Göteborg och *Öhngren*.

Herr Brodin: Det är kanske väl djerft af mig att uppträda i en så populär fråga som denna och dervid hafva en annan åsigt än den moderna åskådningen; men då jag ämnar hålla mig till sak, torde det ursäktas mig.

Motionärerna hafva i det hufvudsakliga samma yrkanden. Men enär motionären å göteborgsbänken delvis sökt motivera sin framställning, skall jag be att särskildt få hålla mig till hans motion.

Först har han vändt sig mot kondemneradt fartygs användande i fraktfart och yrkat, att det icke skulle tillåtas. Detta har äfven utskottet tillstyrkt. Det förvånar mig verkligen, att hvarken motionären eller utskottet synes hafva tagit reda på den lagstiftning härom, som förut finnes. Vi hafva en förordning om fartygs registrering, hvarest är stadgad, att så snart ett fartyg är kondemneradt eller på annat sätt förloradt, skall det afföras ur registret. Det åligger hufvudredaren att inom 14 dagar vid ända till 300 kronors vite härom insända anmälan till kommerskollegium. Registreringen går då tillbaka, och det finnes ingen möjlighet att använda fartyget till någon vidare fraktfart, förr än det blifvit på nytt registrerad och fått nytt certifikat.

Anledningen till motionen är den, att det hände för några år sedan, att en liten kustfarare, som mist riggen och kondemnerats samt blifvit fri från lasten, sedermera, efter det assuransbolaget fått betala, lade upp rigg igen, tog in ny last i Stockholm och händelsevis fick ny assurans i samma bolag, utan att bolaget låtit besigtiga fartyget. Detta blef ett stort nummer och väckte mycken uppmärksamhet. Men med den förordning, som redan finnes, går det icke an att använda kondemnerade fartyg. Jag tycker därför, att det är märkvärdigt, att lagutskottet har föreslagit Riksdagen att skriva till Kongl. Maj:t härom. Skall Riksdagen skriva till Kongl. Maj:t hvarje gång lagar och författningar öfverträdas, då blir det mycket att skriva om. Jag har velat i förbigående framhålla detta.

Vidare är det ifrågasatt besigtning af ångfartygs pannor och ångrör. Ja, detta är lättare beträffande passagerareångfartyg, men det blefve besvärligare, om största delen af lastbatarne skulle underkastas

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

sådan besigtning. Jag skall emellertid ej motsätta mig en skrifvelse till Kongl. Maj:t i detta ämne.

Jag skall äfven bedja att få yttra några ord om motionärernas yrkanden i öfrigt. Det är bland annat medikamentsförråden, som de hafva talat om, och om hvilka de hafva sagt, att de äro gamla. Så långt tillbaka, som jag minnes angående ifrågavarande handtering, och det är ungefär 40 år, har jag icke hört talas om något fartyg, som gått på en längre resa utan att hafva medikamentsförråd ombord. Sker icke så, är det befälhafvarens försummelse. Om, såsom ofta händer, ett fartyg är ute ett par år, så är det väl befälhafvaren, som har att tillse medikamentsförrådets beskaffenhet, och icke kan någon inspektion här i Sverige råda bot för, att befälhafvaren möjligen låter medikamenten blifva gamla.

Likaså vill man hafva införd inspektion med afseende på provianten. Det händer emellertid, att fartyg, som skola ut på en längre resa, utrustas med proviant för en 12, 15 å 18 månader, och då händer, att såväl kött som fläsk kan blifva surt och brödet blifva fullt med mask. All denna odugliga proviant kastas naturligtvis öfver bord. Hvad hjälpa inspektion, lagar och författningar härvidlag? Provianten är frisk, när den kommer ombord, och blir först under resan oduglig, men det kan väl icke någon lag eller författning afhjelpa.

Hvad lastlinien beträffar, har det här påståtts — särskildt af herr Kinnman — att det skulle vara en lätt sak att bestämma lastlinien å fartyg, emedan man dervidlag kunde betjena sig af tabeller, uppgjorda i England. Ja, i likhet med herr Wallenberg vill jag säga, att det vore en kuggfråga åt motionären på göteborgsbänken, om man bad honom bestämma lastlinien på ett fartyg enligt de tabeller, som för närvarande finnas; jag tror, att han finge studera ganska länge, innan han blefve på det klara med lösningen.

Vidare vill icke motionären, att lastlinien skall vara utsatt å fartyget, den skall endast bestämmas, och denna bestämmelse skall intagas i sjömansrullan eller i måtbrefvet. Och så anser han all rättfärdighet vara uppfylld, och då kan besättningen alltid vara säker, ty den kan ju själf utöfva kontroll. Ja, detta låter ju bra för dem, som icke veta, huru det går till i verkligheten. Såväl sjömansrullan som måtbrefvet äro i kaptenens kajuta, och dit får ingen af besättningen titta. Man måste således stifta en ny lag med innehåll, att bestämmelsen om lastlinien skall anslås någonstädes i skansen så att hvar man kan se hvad den innehåller, annars blir ju det hela af noll och intet värde.

Här har äfven talats om de engelska fribordstabellerna och hvad med dem sammanhänger. Det är emellertid icke visadt, att dessa tabeller äro rigtiga. Jag känner för min del fartyg, som icke kunna på långt när nedlastas till den lastlinie, som de enligt de engelska tabellerna borde hafva, ty då skulle fartygen icke blifva sjövärdiga. Jag vågar påstå — och jag tror, att hvar och en, som har någon erfarenhet angående dessa frågor, skall instämma med mig — att den, som bäst känner fartyget, är ovilkorligen befälhafvaren. Sedan denne profseglat några gånger med sitt fartyg, kan han genast bedöma, när fartyget är för hårdt lastadt. De af herrarne, som själfva äro båtseglare, veta ju mycket väl, att en båt alltid måste seglas in, likaväl

som ett gevär måste skottställas; man måste veta, huru mycket barlast båten måste hafva, huru barlasten skall vara placerad o. s. v. Allt detta gäller äfven i fråga om ett fartyg. När ett fartyg blir för hårdt lastadt, gifver detta sig tillkänna derigenom, att fartyget gör dåliga manövrer och seglar illa. Kaptenen vill emellertid ha fartyget så bekvämt som möjligt, lätt att manövrera och så snabbt som möjligt, och när han lärt känna sitt fartyg, rättar han sig derefter vid lastningen. Det måste alltid vara en viss styrlast, och lasten skall lämpas högre eller lägre, olika för olika fartyg. Allt detta är emellertid af sådan natur, att en inspektör icke har kunnat vara i tillfälle att sätta sig in i det.

I fråga om däckslasten ber jag att få citera några rader ur motionen. Motionären säger der, bland annat: »Utskottets uppfattning — — — borde ju visa, huru orimligt det är att fordra af befälhafvaren, att hans individuella uppfattning i en så svår fråga skall kunna vara underkastad kriminelt ansvar.» Men något längre fram säger han åter: »Man vet af erfarenheten, att en ångbåt med trälast är tillräckligt stabil för säker sjöresa, om den endast har någon, äfven ganska obetydlig, positiv metacenterhöjd, med förbehåll likväl, att däckslast, om sådan finnes, skall vara säkert fästad till fartyget. Med spannmålslast eller annan rörlig last är ju förhållandet, som hvar man vet, annorlunda. Kan en ångbåt med trälast och däckslasten säkert fastgjord således endast ligga fullt upprätt i stilla vatten och fullkomligt fri, så kan däckslasten på en sådan ångbåt ej anses för hög, äfven om dess höjd öfver däckets skulle vara temligen stor.»

Ja, der har motionären slagit spiken på hufvudet ändtligen. Men förut jemrade han sig öfver, att befälhafvaren icke borde hafva något ansvar och att han omöjligen kan begripa denna sak, och nu kommer han fram här med en sådan enkel, med sanningen öfverensstämmande sats som den af mig nu upplästa. — Men det händer detta oaktadt, att man ibland kan taga miste. Man är i fråga om fartygets lastning t. ex. van vid att ha tunga plankor såväl i lastrummet som på däck, men så kommer det i stället lätt, torrt granvirke i rummet och tunga plankor på däck; ja, då kan fartyget icke bära lika stor däckslast som vanligt. Kommer så dertill, att fartyget kan råka ut för svår sjö, som spolar öfver däckslasten och på så sätt gör den sur och ännu tyngre, då blir det ännu värre, och fartyget kommer då på sned.

Att hafva samma bestämmelser beträffande däckslasten för alla fartyg är en orimlighet. Det finnes nemligen fartyg, som icke kunna föra någon däckslast alls, och så finnes det äfven fartyg, som äro särskildt konstruerade för att intaga däckslast och som icke äro riktigt bekväma i sjön, derest de ej ha dylik last. Jag har med detta velat fästa herrarnes uppmärksamhet på, att man kan komma till orimligheter, om man går med på en sådan lagstiftning, som den här föreslagna.

En talare omförmålde, att det finnes trenne inspektörer för passagerareångares besigtning. Ja, det finnes trenne sådana, men dessutom finnes trenne besigtningmän i hvarje stad, der passagerareångare finnas, hvilka i första hand skola årligen verkställa besigtning af alla passagerareångare. Dessa tre inspektörer skola hafva tillsyn öfver

*Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.*  
(Forts.)

Om föreskrifter rörande fartygs sjöduktighet m. m.  
(Forts.)

besigtningmännens åtgöranden. Men öfver dessa tre inspektörer skall väl i sinom tid blifva satt en herre, som skall se till, att de arbeta riktigt. — Den ene af motionärerna vill fritaga de mindre kustfartygen från besigtning, den andre motionären tyckes endast vilja hafva besigtning å större sjögående fartyg. Jag tror emellertid, att det just för kustfararna och transportbolagens prämar förefinnes det största behof af inspektion och granskning, ty i synnerhet prämarne, som delvis bestå af kondemnerade fartyg, som blifvit nedhuggna och gjorda till prämar, äro i många fall dåliga; det finnes exempel på, att sådana prämar gått af midt ute i sjön och folket blifvit borta. Och huru skall man kunna tänka sig att kunna inspektera alla dessa små skutor, som segla vid kusterna, hufvudsakligast landtmannafartyg, t. ex. så kallade roslags-skutor, som segla med sand och ved på Mälaren och Saltsjön. Hvilken inspektör kan ha reda på, huru alla dessa fartyg skola lastas? De, som föra dessa skutor, äro i regel sjelfve egare till desamma, och nuvarande egaren har i många fall ända sedan han var liten uppfostrats till stor del ombord å skutan, och i sin tur låter han kanske nu sin son hjälpa till ombord. Dessa veta precis, huru stor lasten kan vara o. s. v. Skola de nu ställas under kommando af en inspektör, som kanske aldrig varit på ett dylikt fartyg och som icke har någon idé om det ur rent praktiskt synpunkt, en herre, som tagit sin examen och på grund deraf blifvit inspektör? Tro herrarne verkligen, att det kan vara lämpligt att införa en dylik inspektion? Jag tror det icke.

De fartyg, för hvilka denna besigtning skulle vara nödvändig, skulle vara sådana större fartyg, som gå på längre trader. Dessa fartyg äro i regel klassificerade antingen i engelska Lloyd, i det franska Veritas eller i Germanischer Lloyd, och de undergå besigtning på reguliära tider, och när de blifva äldre, skola ångpannor och ångrör besigtigas hvarje år. För dessa fartyg skulle alltså en inspektion här i Sverige vara mindre behöflig. Om det nu emellertid skulle bli inspektion för dessa, då kan en sådan statens inspektör, som har fullmakt att inspektera fartyget och hvilken naturligtvis — liksom inspektörerna på land — har en betydlig makt, framställa andra fordringar än Lloyds eller Veritas' surveyers på grund af fartygets klass ega rättighet fordra. Men om fartyget skall användas till fraktfart t. ex. utomlands, måste det rätta sig efter just Lloyds och Veritas' surveyers. Hvad skall fartygets redare nu göra? Fartyget måste ovilkorligen rätta sig efter bestämmelserna för den klass, som det tillhör. Om vidare ett fartyg under certeparti, hvilket alltså enligt vanlig bestämmelse måste afsegla inom viss tid efter lastens intagande, uppsökes af den svenske inspektören, då fartyget är färdiglastadt och af denne ålägges att vänta med afresan, tills han fått besigtiga detsamma, kan derigenom uppstå kollisioner, som blifva mycket dyrbara för redaren. Den utländska lagstiftningen och befraktaren taga ingen hänsyn härvidlag till den svenska lagen, utan rätta sig endast efter certeparti. Jag är gerna med om, att det blir en inspektion, men jag kan icke finna huru denna skall kunna tillgå på något praktiskt sätt, så att ingen olägenhet af densamma uppstår för sjöfarten. Det är nog många olägenheter ändå. Man måste alltså gå mycket varsamt till väga härvidlag, och under

inga omständigheter vill jag vara med om en lagstiftning angående besigtning, såvida icke denna lagstiftning blir gemensam för åtminstone Sverige, Norge och Danmark. Motionären åberopar den engelska lagstiftningen, men han betänker icke, att denna ej gäller för kustfartygen och att vidare förordningen om tre fots däckslast endast behöfver tillämpas tiden 1 november—1 april, och icke ens för alla engelska fartyg den perioden heller, såvida icke fartyget kommer till någon af Englands hamnar; om det t. ex. gör en resa mellan Amerika och Frankrike, kan det föra hvilken däckslast som helst. Äfven beträffande lastlinien undergå fartygen kontroll, endast när de komma till England. Äfven svenska fartyg af en viss typ, som äro klassificerade i de nämnda bolagen, måste förbinda sig, att låta bolagen bestämma fartygets lastlinie, som skall tydligt utsättas. Om öfverlastning eger rum, så tages klassen bort. De flesta fartyg, som segla utom Öresund, komma alltid under någon resa till England. Der måste hvarje fartyg rätta sig efter den engelska lagstiftningen, och om fartyget nu lastar t. ex. kol i England — hvilket torde vara det vanligaste — vet kaptenen precis, huru mycket han får lasta efter den engelska lagstiftningen och rättar sig derefter.

På talet om libbälten och eldsläckningsredskap vill jag icke spilla några ord. Jag tror, att alla lägga sig till med dessa saker, och därför borde man icke besvara Kongl. Majt och Riksdag med en dylik bagatell. Vidare har motionären på göteborgsbanken yttrat några ord, som jag icke vill lemna obeaktade; han säger nemligen i sin motion bland annat: »Riksdagen har beviljat rederinäringen så många pekuniära fördelar och lättnader, särskildt att nämna konsulatavgifternas nedsättande och beviljandet af in-teckningsrätt i fartyg», o. s. v. Ja, detta låter ju mycket vederhäftigt, liksom det andra han här anfört, men huru hänger det egentligen ihop härmed? Motionären åberopar särskildt konsulatavgifterna. Detta är en skatt, som pålades fartygen på administrativ väg och som således — hvilket äfven utskott inom Riksdagen medgifvit — är grundlagsvidrig. Denna skatt har utgått i många år, minst en 70 år. Vid min första riksdag, år 1887, motionerade jag om borttagande af ifrågavarande skatt, påvisande då huru som den var helt och hållet olaglig. Efter 10 års förlopp lyckades det slutligen att få till stånd en nedsättning af skatten, på det sättet, att redaren skulle få tillbaka 80 procent af denna grundlagsvidriga skatt. Ja, detta är ju ett oerhördt stort tillmötesgående och en mycket stor uppmuntran för redarne!

Så komma vi till in-teckningsrätten i fartyg. De svenska redarne ha ju fått medgifvande af statsmakterna att få in-teckna och belåna sina fartyg; detta är ju en stor uppmuntran och gåfva till denna näring. Ja, det heter så, då det gäller sjöfartsnäringen, ehuru hvarje annan medborgare i Sveriges land ju har samma rätt att in-teckna och belåna den egendom han kan hafva.

Jag skall dessutom be att få erinra något om, hvad som äfven af en talare på göteborgsbanken påpekats, nemligen det förhållande, att den svenska handelsflottan till så stor del utgöres af gamla fartyg. Ja, det förhåller sig verkligen så; det är ju sorgligt, att det är så ståndt, men många af dessa fartyg, fastän de äro 20 till 30 år gamla,

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

Om föreskrifter rörande fartygs sjö duglighet m. m. (Forts.)

kunna ännu vara goda, förstklassiga fartyg. Hvad är orsaken till detta ledsamma förhållande? Jo, i första hand rör ju Riksdagen därför, ty här i landet äro ju visserligen fartyg, som införas, tullfria, men man kan ej inom landet bygga fartyg, ty alla materialier, som man behöfver vid byggande af fartyg, äro belagda med mycket hög tull. Dessutom äro maskiner, specialmaskiner och andra, som behöfvas för skeppsbyggeri, åsatta en tull af 10 procent; dertill komma sedan frakt och assurans, som äfven draga betydande kostnader, äfvensom alla andra utgifter, för att ej tala om de höga aflöningarna, som drifvits i höjden genom livsmedelstullarne. Allt detta gör, att det ej i Sverige går för sig att utan betydande förluster bygga fartyg. Detta har äfven påvisats, först af tullkomitén, sedermera af enskilda motionärer och vidare af två sjöfartsnäringskomitéer, men ändå har man ej sökt åvåbringa någon ljusning för denna näring. Man har ej sökt gifva den samma någon ersättning för den skada, som dessa tullar åstadkommit, och innan man det gjort, blir det ej heller möjligt att bygga några nya fartyg i Sverige.

Så är det ännu en annan sak, som också kommer till, och det är skeppsmätningen. Skall man skatta i andra fall, så behöfver man ej betala något för de upplysningar som lemnas. Staten betalar ju taxeringsnämnderna och bevillningsberedningarna något litet för deras besvär och aflönar ju kronoombud m. m. Men huru är det här? Jo, det är ju så, att fartyg skola mätas, och detta af den anledningen, att Kongl. Maj:t och kronan skall ha vissa inkomster och afgifter af fartygen, och få rederierna betala mätningskostnaden. Dessa afgifter kunna ju tyckas vara en småsak, men så är ej förhållandet. Jag känner en redare, som förra året byggde en större ångbåt, och han måste först och främst betala resan för skeppsmätaren till Kiel, der fartyget byggdes, samt dessutom för mätningskostnad samt kostnaden vid kontrollmätning i Luleå erlägga ungefär 1,200 kronor. Inte kan man väl säga, att detta är rättvist och billigt?

Så en annan sak. För åtskilliga år tillbaka var det här i landet så, att det var den engelska mätningsregeln som tillämpades. Så ansåg man, att fyr- och båkafgiften borde höjas, och då var det så beqvämt att verkställa denna höjning på det sätt, att man i stället för den engelska mätningsregeln antog den tyska. På det sättet fick fartyget 20 % större mätningstal, och redarne fingo betala 20 % mera i hamnumgälder och öfriga afgifter. Detta gjorde Kongl. Maj:t på administrativ väg, och det vill synas mig vara grundlagsvidrigt och stridande mot grundlagens anda att på detta sätt ålägga en sådan skatt. Men det skedde i alla fall så. För att nu fartygen skulle få den fördelen att slippa mätas om, när de kommo till England och andra orter, der den engelska mätningsregeln gälde, träffades den öfverenskommelsen med några främmande makter, att fartygen skulle mätas i Sverige efter den engelska mätningsregeln, och att denna mätning skulle godkännas, när fartygen kommo till länderna i fråga. Ja, man gick dervid till väga så, att fartygen nog mättes i Sverige och mätbref utfärdades efter den engelska regeln, men mätningen verkställdes ej efter samma grunder som i England. Man fick nemligen ej som i England afdrag för barlastankar i botten af fartygen, och det åtgick många år, innan



man fick rättelse härutinnan. Det var först sedan den första sjöfarts-komitén af år 1890 fäst uppmärksamhet på saken, som det blef ändring häruti. Men någon fullständig rättelse har dock ännu ej kommit till stånd, utan det är fortfarande så att, om man mäter ett fartyg i England, man får visst afdrag för piktankar, hvilket man ej får här. Nu mätes ett fartyg efter den engelska regeln. Redaren skulle då ha rättighet att fordra att få sitt fartyg mätt på samma sätt som i England, men här åsätter man fartyget ett större mätningstal. Men ej nog dermed. När jag fått ett mätbref i Sverige, kan jag ej låta verkställa ny mätning i England, utan det svenska mätbrefvet gäller. Jag får därför betala i hvarje hamn efter ett större tontal utan att få något motsvarande afdrag, och detta blott därför att myndigheterna här i Sverige ej behagat göra något åt saken och ej bry sig om att medgifva afdraget i fråga. Jag ber att få anföra ett exempel. Jag har ett fartyg, som år 1898 mättes efter den engelska regeln. Det fick ej det afdrag för dessa piktankar, som man får i England. Jag gjorde anmärkning deremot, men fick ej någon rättelse. Jag besvörde mig hos generaltullstyrelsen, men fick ej rätt der; men samma dag som tullstyrelsen afgaf sitt utslag, ingick den till Kongl. Maj:t med en skrifvelse och påpekade, att förhållandet härutinnan vore oegentligt och borde rättas. Jag klagade hos Kongl. Maj:t, men fick ej något besked, förrän jag slutligen efter tre år fick Kongl. Maj:ts utslag. Kongl. Maj:t tyckte visst, att det var bra som det var, eftersom jag ej fick någon rättelse, och det ju för öfrigt nu är  $3\frac{1}{2}$  år sedan general-tullstyrelsen skref till Kongl. Maj:t angående ändring af de nuvarande förhållandena. Detta är ju ett ytterligare bevis på, i huru hög grad sjöfartsnäringen gynnas och omhuldas af vederbörande.

Handels- och sjöfartskomitén hade uppgjort förslag, att, när nu alla länder till och med Tyskland gått in på och antagit den engelska mätningsregeln, äfven vi i Sverige skulle få densamma. Frågan härom remitterades till generaltullstyrelsen, som i juni månad år 1900 remitterade ärendet till kommerskollegium, som äfven skulle yttra sig. Nu är ju kommerskollegium just den institution, som skall ha hand om och värda handel och sjöfart. Ja, kommerskollegium tyckte nog, att det är bra som det är, ty den dag, som i dag är, har detsamma ej afgifvit något svar på den fråga, som det fick till sig öfverlemnad för öfver  $1\frac{1}{2}$  år sedan. Detta är ju ännu ett bevis på det intresse och den omvårdnad, som från vederbörandes sida egnas sjöfartsnäringen.

Det finnes ännu en skatt på denna näring, nemligen lastpenningarna. De fartyg, som ga från Sverige första resan, betala 10 öre per ton, icke för lasten, icke för frakten, utan för *fartyget*; och för hvarje resa, hvarunder fartyget kommer lastadt till Sverige från utlandet, skall det betala 10 öre per registerton. Detta är en skatt, som funnits länge och som varit ifrågasatt att tagas bort, då ju denna skatt tynger på transportmedlen. Man har likväl velat anse denna pålaga vara likartad med grundskatterna och att den borde i sammanhang med grundskatterna borttagas. Vid den första grundskatteafskrifningen blef det äfven en afskrifning af dessa lastpenningar, i det att dessa, som förut utgått med 14 öre per ton, nu sänktes till 10 öre. När det sedermera väcktes förslag om fullständig afskrifning

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

*Om föreskrifter rörande fartygs sjöluglighet m. m.*  
(Forts.)

af denna pålaga i samband med den fullständiga grundskatteafskrifningen, ja, då gick detta ej an. Ty då hette det, att det var så många utländska fartyg, som finge vara med om att betala dessa lastpenningar, att de svenska fartygen också skulle kunna betala dem.

Jag har nu, kanske alltför länge, upptagit kammarens tid och herrarne få ursäktas mig, att jag begagnat ett tillfälle, som så sällan gifves, att få tala om frågor, som beröra vår sjöfartsnäring; men då motionärerna komma och tala om de stora förmåner, som Riksdagen beviljat denna näring, har jag ej kunnat underlåta att något litet beröra, huru det härmed förhåller sig. Och jag har gjort detta i den förhoppning, att herrarne skola tänka en smula på denna vår näring och för densamma göra sitt bästa. Ty annars kommer kanske den stund, då vår sjöfartsnäring dukar under — främmande fartyg, danska och tyska m. fl., ha redan börjat på att tränga in i vår kusttrade och öfvertaga denna; och göra vi ej med allvar något åt saken, kan det en vacker dag hända, att den blagula flaggan försvunnit från hafven.

Herr Meyer: Herr talman! Jag har icke begärt ordet för att yttra mig om, huru långt vi böra gå på den lagstiftningsväg, som vi enligt motionärernas förslag skulle beträda, ty efter det beslut, som Första Kammaren har fattat, synes det mig absolut ej tjena till någonting att diskutera den frågan. Jag begärde ordet uteslutande med anledning af ett yttrande från göteborgsbänken. En ärad talare der förklarade nemligen, att han ansåg, att vi hade samma skyldighet att skydda sjömännen mot yrkesfara som vi hade att mot yrkesfara skydda arbetarne i land. Mot den satsen skall jag ej heller göra någon som helst invändning. Men jag anser att, om vi verkligen vilja följa den principen, vi icke få i likhet med hvad talaren på göteborgsbänken föreslagit votera bifall till reservanternas förslag, utan vi få då rösta för bifall till utskottets hemställan. Den första talaren, som yttrade sig här i dag, påpekade ju, huru det gick förlidet år. Då fattade Första Kammaren samma beslut som den nu i år fattat. Vi här i kammaren hade fattat ungefär samma beslut som det, hvilket innefattas i reservanternas förslag. De tvenne olika besluten sökte utskottet sammanjemka och framlade för det ändamålet ett sammanjemkningsförslag, som dock denna kammare icke antog; och så förföll hela frågan. Om vi nu gå till väga på samma sätt som i fjor, d. v. s. antaga reservanternas förslag, sedan Första Kammaren tagit utskottets, så kan jag för min del icke se annat än att resultatet blir detsamma i år som i fjor eller att vi ej få någon lagstiftning alls på det ifrågasvarande området.

Nu ha vi alla varit ense om, att en bland de största farorna, som hota sjömännen, är den, som framkallas deraf, att kondemnerade fartyg användas i sjöfart, utan att någon kontroll utöfvas öfver dem, så att det kan konstateras, om de äro försatta i fullt sjövärdigt skick. Vidare inse vi den stora fara, som hotar sjömännen derigenom, att pannor, ångrör och slika saker ej äro underkastade tillräcklig inspektion och kontroll i och för utronande af möjliga bristfälligheter. Om vi nu göra i år som i fjor, blir följden den, att icke ens dessa faror bli

undanröjda. Om man nu deremot tager utskottets förslag, så finnes det hopp om, att man får dessa faror undanröjda så fort som möjligt.

Under sådana förhållanden kan jag ej finna annat än — då det ju är vår skyldighet att i möjligaste mån skydda sjömännen för de yrkesfaror, som hota dem — att det är vår ovilkorliga pligt att i år acceptera utskottets förslag för att på det sättet åtminstone få något utträttadt. Sedermera står det ju oss öppet att fortgå på den väg vi en gång beträdat. Herr talman! Med anledning af hvad jag nu yttrat, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

*Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.*  
(Forts.)

Herr Smith: Herr talman, mina herrar! I likhet med den förste ärade talare, som i dag hade ordet i denna fråga, ber jag att få framföra mitt hjertliga och värdsamma tack till dem, som inom lagutskottet reserverat sig i denna fråga. Liksom i fjor har det äfven i år varit denna kammares ledamöter inom lagutskottet förbehållet att sträfva i en mera modern riktning beträffande det nu här föreliggande lagförslaget. Sedan ber jag att något få vända mig mot herr Wallenberg.

Herr Wallenberg har rustat sig med många vapen; men så har han också haft en skicklig vapensmed och en stor arsenal att tillgå. Man har sagt mig, att han haft hela kommerskollegium till sin disposition samt dessutom en skicklig fackman inom skeppsmätningens område, som hjälpt honom. Ja, mina herrar, gent emot en så väl rustad motståndare står jag här ungefär som den lille herdeynglingen David mot Goliat. Mitt förnämsta försvar ligger också i en full förtröstan på att den rättvisa sak, hvarför jag kämpar, skall segra. Men utom den har jag också liksom David ett par slungstenar med mig i striden — jag skall fortfara att taga hans exempel — hvilka jag skall rigta, icke mot herr Wallenbergs hjerta, utan mot hans hufvud.

Eftersom det ordats om kommerskollegium, kan jag icke underlåta att begagna detta lämpliga tillfälle för att med några ord beröra denna institution.

Mina herrar, kommerskollegium är Sveriges »board of trade» och borde likna denna engelska institution i dess sätt att behandla sjöfartsfrågor och i det varma intresse den lagt i dagen för sjöfarandes väl och ve, för såväl sjöfolk som redare. Men det kan man icke säga om kommerskollegium. Jag tror visserligen icke att vilja saknas de mycket rättrådiga män, som der äro anställda, men jag tror, att de instruktioner, hvarunder verket suekar, äro alltför tunga och gammalmodiga. Hvad man fordrar af ett sådant embetsverk är det lefvande lifvet, en sjöteknisk afdelning, som egnar sig åt sjöfarten, granskar sjöförklaringar och upprättar derpå grundad statistik, och icke ett föråldradt, opraktiskt och ofullständigt resultat af dess arbete på sjöfartens område.

Man har sagt — jag håller mig först till de allmänna uttrycken — om motionerna att de äro popularitetsmotioner; det är herr Wallenbergs yttrande det också. Ja, det vore väl, om det vore förhållandet, men jag undrar dock, hvad vi skulle kunna vinna för erkännande. Icke vinna vi det inom Första Kammaren, men möjligtvis något litet inom Andra Kammaren; icke heller hos skeppsredarne, och gud vet för öfrigt, om det är hos några andra än sjömännen. Om så verkligen vore förhållandet, att vi skulle af dem vi här kämpa för erhålla någon smula

Om före-  
skrifver  
rörande  
fartygs sjö-  
duglighet  
m. m.  
(Forts.)

sympati för ett så otacksamt arbete, icke vore väl det för mycket att skörda den lönen.

Man har vidare sagt, att vi rört upp himmel och jord för att komma till ett resultat. Nej, mina herrar, det behöfva vi icke göra, ty himmeln känner sig nog upprörd ändå öfver det uppbyggliga sätt, hvarpå motparten behandlar oss.

Jag skall nu be att något få vända mig mot utskottets betänkande. Det finnes deri på 18:de sidan en ytterst egendomlig statistik, som är skriven af kommerskollegium, så vidt jag kan finna, och jag antager, att de reflektioner, som stå efter denna statistik, också leda sitt ursprung derifrån. Efter en del uppgifter om »förolyckade fartyg» och »andra till handelssjöfart ej längre använda fartyg» kommer der en liten resumé, deri kommerskollegium uttalar den åsigten, att det skulle vara 17 fartyg med 4,493 tons, som hade förolyckats genom sådana anledningar, som den lagstiftning vi nu begärt skulle afse att undanrödja. Det säges nemligen der, under hänvisning till den förut gjorda statistiska uppställningen:

»Vill man med ledning af ofvanstående uppdelning söka bilda sig en föreställning om i hvad mån fartygens mindre goda beskaffenhet eller öfverdrifven lastning må hafva vållat dem öfvergångna sjöolyckor, torde bland de i öfversigten angifna kategorierna följande kunna sammanställas såsom egnade att utvisa de fall, då fartygets beskaffenhet eller öfverlastning *kunna* hafva framkallat eller bidragit till inträffad sjöolycka, nemligen:

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

Man påstår således, att det skulle vara maximum af de förluster, som möjligen skulle kunna förekommas genom lagstiftning. Dessutom säges det vidare: »Att, åtminstone inom de tvenne sistnämnda grupperna, 'öfvergifna på öppen sjö', och 'försvunna med man och allt' flera eller måbända de flesta olycksfall föranledts af omständigheter, som icke varit beroende af fartygens bristande sjöduglighet, lärer väl få anses mycket sannolikt.» Jag kan icke begripa huru man kan resonera på det sättet.

Jag skall nu gå tillbaka till den statistiska uppställningen. Såsom »förlista genom grundstötning eller strandning» upptagas der 14 segelfartyg och 4 ångfartyg. Men huru många fartyg ha icke blifvit satta på grund, sedan de icke längre kunnat hålla sjön. Det får antagas, att kanske hälften på det sättet gått förlorade, att sjömännen, för att rädda hvad som räddas kan, satt sina fartyg på grund, när de märkt att de icke längre kunna berga dem undan brottsjöarne. Vidare upptagas här såsom icke alls fallande under lagen

	antal	ton	Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.
»Slopade för upphuggning» .....	4	405	
»Slopade för aptering till pråm» .....	20	3,019	
»Slopade för att ej vidare användas i handelssjöfart» .....	5	648	
»Slopade utan närmare uppgifven anledning» .....	3	204.	

(Forts.)

Hvad tro herrarne alla dessa slopningar innebära? Jo, att det är en kolossalt usel materiel. Alla dessa fartyg ha sannolikt året förut seglat på sjön, och att de icke för längesedan förlist är kanske en guds lycka; det är tur att de slopats, ty om de icke det gjort, utan användts ett år till, hade de möjligtvis förlist.

När man tar med dessa, hvilket herr Wallenberg icke gjort, kommer man till helt andra procenttal än herr Wallenberg. För det synnerligen fördelaktiga året 1900, då förlustsiffrorna äro ovanligt låga, uppper kommerskollegium procenttalet af samtliga först uppgifna fyra grupper fartyg till 0,58, under det procenttalet, med iakttagande af hvad jag ofvan påpekat, skulle utgöra ungefär 1,65 af hela tonnaget. Och då skola herrarne ta den omständigheten i betraktande, att vi icke segla med våra fartyg så länge hvarje år som engelsmännen göra med sina. Engelsmännen segla med sina fartyg hela året, under det att i vårt land seglationen inställes till en stor del om vintern. Sålunda ligger t. ex. här i Stockholm en hel massa fartyg upplagda, allenast vid Finnboda ett fyrtiotal. Det är gifvet att man icke får basera statistiken på halfva seglationstiden, såsom herr Wallenberg gör. Ty skulle vi segla under den tid af året, då fartygen frestas värst, eller under vintern, skulle man komma till helt andra resultat.

Vilja herrarne se en uppbygglig syn, så res ut åt Oscar Fredriksborg till; på babords sida i Ramsösund ligger en sjunken ångare med mastopparne öfver vattnet. Den kom med kollast från England och lyckades klara isen mellan Öland och Gotland och hade lyckan med sig äfven under större delen af färden derifrån och till Stockholm, men när den kom in i Stockholms skärgård, så stoppade den för en mötande ångare och när den sedan sattes i gång och med endast en knops fart törnade mot iskanten sprang den läck och sjönk inom en qvart.

Man har förebrått oss, att vi icke varit verksamma nog för vår sak under den mellanliggande tiden. Herr Brodin fäste uppmärksamheten derpå, att vi icke framkommit med något nytt, icke framlagt någon statistik, och den anmärkningen tror jag herr Wallenberg gjorde också. Jag vill då bara säga det, att i den motion, jag i fjor hade äran framlägga rörande denna sak, hade jag på ett 20-tal sidor, om jag minnes rätt, försökt redogöra för det mesta af engelska sjölagens stadganden rörande här förekommande saker, en del egna reflexioner gjorde jag också, hvarjemte jag framlade några statistiska uppgifter under diskussionen. Då sade man inom utskottet, att det var fullkomligt onödigt att komma med så detaljerade uppgifter. Det var icke bra, utan man skulle i helt allmänna ordalag yttra sig i saken och öfverlemna åt Kongl. Maj:t att göra den statistiska utredningen. Ja, det är nog riktigt, ty det kan icke en enskild person göra. Jag var uppe i kommerskollegium och frågade en tjensteman, huru lång tid det skulle

Om föreskrifter rörande fartygs sjö-duglighet m. m.  
(Forts.)

taga att göra upp en sådan statistik, och jag fick då till svar, att det skulle fordras minst tre månaders arbete för ändamålet, om en person skulle göra upp den, och för ett sådant arbete hade jag icke råd att betala. Behöfver man för öfrigt någon annan statistik än den herr Wallenberg förebragt? Han har ju visat, att vår flottas förlustprocent är större än Englands. När man nu dessutom vet, att vi i allmänhet blott segla två tredjedelar af året och ligga stilla under den tid, då risken är störst, så inses det tydligt, att om vi använde våra fartyg lika lång tid af året som engelsmännen, så skulle vår förlustprocent blifva ännu mycket större. Men engelsmännen hafva de flesta lagar vi begärt. Ergo böra vi söka skaffa oss dessa.

Jag kan mycket väl förstå, att de bref och skrivelser, som jag fått från de på samhällets skala, hvad inkomsterna angår, lägre stående, icke inverka mycket på denna sak. Derför har jag trädt i förbindelse med en person, hvars auktoritet är oomtvistlig äfven bland de högre klasserna, nemligen generalkonsuln i Köpenhamn herr Berencreutz, som var sekreterare i handels- och sjöfartskomitén, der äfven herrar Wallenberg och Brodin voro medlemmar. Jag skref till honom och bad honom om några upplysningar. Jag erhöll då från honom anvisning å två till kommerskollegium aflättna skrivelser, som jag låtit införa i svenska pressen. Båda innehålla alldeles färska tilldragelser, som påtagligen vittna om behofvet af att lagen ändras. På ett ställe heter det der: »Vi påpekade den 1 sistlidne november ett allvarsamt brott mot paragrafen i fråga — det gäller 26 §. Då gälde det bristande lifbergningsmateriel och förloradt människolif. Nu äro vi i tillfälle att framhålla sorgliga bevis på liknöjdhet i annat hänseende rörande efterlefnad af den meranämnda § 26 i sjölagen. Denna gång är det fråga om ofullständiga sjökort och uraktlättna rättelser deraf.»

Den 21 sistlidne november skriver han till kommerskollegium:

»I skrifvelsen n:o 130 af den 19 sept. d. å. hade jag anledning fästa uppmärksamheten på, att såsom orsak till ett svenskt fartygs strandning vid Læsö N. V. ref af befälhafvaren uppgifvits, att den nya blänkyren på sagda ref icke varit angifven på sjökortet. Upprepade gånger hafva sedan dess strandningar egt rum vid Læsö N. V. ref, och i denna månad har ett norskt ångfartyg der grundstött, hvarvid, enligt en af vicekonsuln i Vejle på anmodan hit insänd afskrift af sjöförklaringen, denna olycka befunnits föranledd deraf, att den nämnda fyren förvexlats med fyrskeppet i Læsö Rende eller vid Dvalegrunden.

Befälhafvaren förklarade, att, då han sett en fyr med blänk hvar 16:e sekund, men icke någon sådan fyr varit angifven hvarken i sjökortet (af år 1900) eller i fyrboken (fyrförteckningen?), han antagit fyren vara Dvalebank fyrskepp, som blifvit ändradt. Fartyget kom från Glasgow, och det är icke möjligt, att det lemnat denna hamn, innan kungörelse om den nya fyren var utfärdad. Detta skedde nemligen redan den 24 juli d. å., och påföljande dag insändes meddelandet härom till kongl. norska departementet för det Indre och till kommerskollegium.

Det har sålunda kunnat förekomma, att ett fartyg lemnat en hamn, der befälhafvaren kunnat få kännedom om ändringar i de förhållanden, som uttryckas å sjökortet, utan att han begagnat sig häraf, för så vidt

ändringarna rört den tilltänkta resan, eller än mindre inlagt dessa på sjökortet.

De nämnda båda tillfällena, som för visso icke stå enstaka, röja alltså en ödesdiger försumlighet hos vederbörande befälhafvare vid uppfyllandet af den, enligt 26 § sjölagen, pålagda pligt att, innan resa anträdes, tillse, det nödiga sjökort finnas ombord. Med nödiga sjökort måste nemligen här förstås så fullständiga 'Up to date' sjökort, som öfver hufvud äro möjliga att för den tillämnade resan anskaffa.

Hvad som gäller om andra delar af § 26 sjölagen, har sålunda fått sin tillämpning äfven i afseende å sjökorten. Att i allmänna ordalag pålägga befälhafvaren vårdnaden om fartygets sjöduglighet har tydligen visat sig lika otillräckligt med hänsyn till sjökort som i afseende å fartygets sjövärdighet i egentlig mening och särskildt angående bergningsredskap, hvilket ämne varit föremål för min skrivelse n:r 128 af den 12 september d. å.»

Han har sålunda, vår generalkonsul, påpekat detsamma ungefär som vi i vår motion. Han fortsätter vidare:

»Det synes oss vara skäl till uttrycklig bestämmelse om, att en-hvar befälhafvare, innan resa anträdes eller hamn under resa lemnas, skall antingen på sjökortet eller fyrförteckningen inlägga de tillägg dertill eller förändringar deri, om hvilka han kan få vetskap, och hvilka beröra de farvatten, der den tillämnade resan kan komma att framgå, eller i hvarje fall inhemta noggrann underrättelse om dessa tillägg eller ändringar».

I skrivelse den 30 sistlidna december anmäler generalkonsulne vidare ett annat snarlikt fall rörande svenska skonertbriggen »Lärkan» från Skillinge, som förolyckats på dansk kust och saknat kändedom om den för mera än ett år sedan tända fyren å Blaavandshuk. I denna skrivelse säger generalkonsuln: »För att i afvaktan på utförande af nödig lagstiftning till förebyggande af sjöolyckor på grund af fartygs bristande sjövärdighet och utrustning kunna tillvinna nödig helgd åt bestämmelserna i § 26 af sjölagen har jag äran hemställa, huruvida icke handlingarna i ärendet böra öfverlemnas till allmän åklagare för åtal mot vederbörande enligt § 292 sjölagen».

Det tror jag aldrig blef gjordt, så vidt jag vet.

Tidningen tillägger: »Det är mycket beklagligt att erfaras den likgiltighet, hvarmed t. ex. en del af de personer inom riksdagen, som fått sig förelagd att behandla motioner rörande förbättrade anordningar för lifsäkerheten ombord å våra vanliga handelsfartyg, behandla förslagen. 'Det finnes ju redan lagar i den vägen, och blott man efter-lefver dem, så är det allt som behöfs'. 'Sjömännens lif är fullt af faror, det kan ej hjelpas'. Se der de vanliga fraserna, när några förslag väckas för att råda bot på det oeffterättighetstillstånd, som skördat och fortfarande skall komma att skörda unga, kraftiga menniskolif, hvilka måhända mången gång kunnat till gagn för fädernesland och familj räddats undan en för tidig död».

Det är vidare i en annan skrivelse fråga om en ung man, som föll öfver bord i närheten af Grundkallens fyrskepp i höstas och drunknade. Så här lyder utdraget ur loggboken:

»Kl. 12 Grundkallen i SV., 3 minuter, vinden SSO., bris till 3,5

*Om före-  
skrifter  
rörande  
fartygs sjö-  
duglighet  
m. m.  
(Forts.)*

Om före-  
skrifter  
rörande  
fartygs sjö-  
duglighet  
m. m.  
(Forts.)

knops fart, halfklar luft, klockan 10 eftermiddagen föll kocken Oscar Robert Nilsson i sjön och drunknade till följd deraf att han stödt sig emot lofvarts vandringsspira och antagligen somnat. Försök gjordes att få fartyget öfver stag, men dessförinnan var han, hvad vi antogo, död, för hans rop tystnade. Att sätta ut båten hade vi heller icke kunnat efter vinden var öppen. Tog lång tid att få fartyget öfver stag och komma i hans närhet och ingen tillgänglig ända fanns förrän allt var för sent, hvarför jag och öfriga besättningen utan skuld. (Gud bevara hans själ!)

Gott. Karlsson.»

Sanningen af ofvanstående intygades af öfriga ombord varande. Så lyder den enkla dödsrunan öfver en svensk sjöman, som fallit öfver bord och icke kunnat räddas på grund af brist på tillgänglig räddningsmateriel, ty det är bevisadt, att så varit fallet. Ändå påstår man, att »det är bra som det är».

»Det är upplyst — säger generalkonsuln — att, då Nilsson fallit öfverbord, fartygets båt, som varit instufvad i däckslasten, icke hunnit lösas och sättas i sjön och att vid tillfället räddningsredskap ej funnits ombord, eller ej ens någon tågända varit klar att tillkastas den drunknande.

Det åligger emellertid befälhafvare, enligt 26 § sjölagen, att, innan resa tillträdes, tillse, att nödiga bergningsredskap finnas ombord, och åsidosättandet af denna skyldighet ådrager den försumlige straff enligt 292 § sjölagen.

Nu har jag visst icke någon orsak att påstå, det befälhafvaren å skonerten »Constance» varit i någon afseende mer försumlig är någon annan med hänsyn till uppfyllandet af buden i 26 § sjölagen. Men jag har funnit mig böra framdraga det förevarande fallet såsom typiskt till bevis derpå, att sagda bud äro otillräckliga för att trygga fartygs behöriga utrustning med bergningsredskap och alltså äfven otillräckliga såsom preventiv mot förlust af människolif till följd af brist på sådan utrustning».

»Att förlust af människolif» — säger han vidare — »ofta skulle hafva förekommit och kunna förekommas, om äfven andra fartyg än ångfartyg, medhafvande passagerare, och utvandrefartyg blifvit underkastade och blefve underkastade enahanda bestämmelser som de omförmälda, synes vara alldeles uppenbart; och vid sådant förhållande lär det vara lika uppenbart, att lagstiftaren, med beaktande, att sjömansyrkets utöfvare, hvilka under fullgörande af sin pligt äro utsatta för här åsyftade faror, hafva samma rätt till skydd från statens sida, som ångfartygspassagerare och utvandrare, de der i regel frivilligt färdas till sjös — icke längre kan underlåta att till alla svenska fartyg utsträcka de här ifrågakvarande skyddsåtgärderna, gifvetvis med de modifikationer, som af det inskränkta antalet personer å hvert fartyg och andra förhållanden må efter utredning finnas påkallade.

Frågan hänger visserligen samman med eller rättare den utgör ett led i den viktiga frågan om statskontroll öfver fartygs sjövärdighet i allmänhet, men den synes vara så trängande och jemförelsevis så lätt löst, att den icke bör eller behöfver afvakta hela sjövärdighetsfrågans



slutliga lösning, huru angeläget det än är, att också detta mål snart uppnås.

Jag har äran tillägga, att jag ansett mig berättigad och pliktig göra denna framställning, på grund deraf, att ett fall, då bergningsredskap, i strid mot 26 § sjölagen, saknats å svenskt fartyg, i embetsväg kommit till min kännedom.

Adolf Berencreutz.»

Utom de båda här refererade skrivelserna till kommerskollegium hafva tvenne af distriktsinspektörerna för passagerareångare till sjöministern aflåtit en skrivelse, hvori påpekas behovet af kontroll å lanternor. Nautisk-meteorologiska byrån, till hvilken denna skrivelse remitterats, påpekar behovet af noggrannare kontroll ej allenast å lanternor, utan jemväl å kompasser. När detta behöfs å passagerarefartyg, hurudant skall det då vara å andra fartyg, som sakna allt slags inspektion? och likväl anser man lagarnes skärpande och förbättring onödig.

Kapten Wallenberg sade, att skälet, hvarför man i England hade infört denna lagstiftning, var, att engelska sjöfolket vore så djerft, dugtigt och synnerligt oförväget, således besjäladt af de egenskaper, som han tycktes anse, att den svenske sjömannen saknade. Jag för min del får lof att säga, att jag tror, att skälet, hvarför dessa lagar kommit fram i England, var det, att sjöfarten der är af så ofantligt stor vikt. Som herrarne veta, representerar den engelska handelsflottan mer än hälften af hela världens tonnage, så att det därför är alldeles gifvet, att intresset för densamma måste vara mycket varmt.

Herr Wallenberg kom också i år liksom i fjor fram med den lilla kustflottan. Han blir patetisk, när han drar fram det argumentet. På de mjuka tonvägorna af hans fulltoniga, manliga röst seglar den lilla kustflottan fram, för att man icke skall se den stora, som seglar der bakom. Men här är egentligen ej fråga om den lilla flottan, och i den af mig i fjor väckta motionen, till hvilken årets motion hänvisar, undantogs den lilla kustflottan från den begärda ändringen i lagstiftningen.

Så var det en af herrarne, som refererade lotsstyrelsens berättelse. Men den betyder rakt ingenting i det stora hela, ty den upptar endast en del af de olyckor, som timat, nemligen de som timat efter svenska kusten, men svenska fartyg kunna äfven förlisa på andra kuster, och derom innehåller lotsstyrelsens berättelse ingen upplysning.

Att blott gå med på utskottets förslag, som herr Meyer föreslog, kan jag icke alls finna mig i. Hvad tjenar det till? Skall Andra Kammaren frånträda den ståndpunkt, som den intog i fjor, då den gick med på detsamma, som reservanterna i lagutskottet nu föreslagit. Det vore mycket olyckligt, om Andra Kammaren skulle rygga tillbaka från det tillmötesgående, som den visade i fjor.

Jag får därför, herr talman, vördsamt föreslå, att kammaren måtte antaga reservanternas förslag.

Herr Zetterstrand: Herr talman, mine herrar! En aktad talare på gefleborgsbänken sysselsatte sig ganska länge i sitt anförande med att relatera för oss, huruledes den svenska sjöfartsnäringen länge varit

*Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.*  
(Forts.)

*Om föreskrifter rörande fartygs sjöduglighet m. m.*  
(Forts.)

och fortfarande är tillbakasatt. Derutinnan vill jag ge honom i mångt och mycket, ja, i det allra mesta rätt, men jag tror icke, att detta är en omständighet, som har så mycket med den här saken att skaffa. För öfrigt har man här under debatten från motsatta sidan gång på gång gendrifvit eller sökt gendrifva hvad motionärerna i denna fråga anfört; men ännu har jag dock icke hört — fastän det kanske gått mig förbi — något enda gendrifvande af reservationen. Våra korta påståenden stå ännu, så vidt jag kunnat finna, oemotsagda.

Det första är det, att »då det visat sig vara möjligt att meddela detaljerade bestämmelser angående de räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap, hvilka ångfartyg under resor med passagerare skola medföra, kunde gifvetvis ingen större svårighet förefinnas att lemna likartade föreskrifter med afseende å andra fartyg». Det andra påståendet vi haft är det, att, »derest praktiska bestämmelser angående fartygs nedlastning m. m. kunde åvägabringas, skulle sådant helt naturligt vara i hög grad önskvärdt». Vi ha vidare sagt, att sådana bestämmelser onekligen äro mycket svåra att genomföra, men vi ha trott, att med god vilja skulle man kunna lösa denna fråga åtminstone i vissa delar. Vi hafva i det hänseendet åberopat, att frågan till allra största delen är löst hvad engelska fartyg beträffar, och att man håller på att lösa den äfven i Norge.

Jag har begärt ordet egentligen med anledning af hvad en talare från Blekinge anfört. Han framhöll det, att när nu frågan i Första Kammaren afgjorts på det viset, att Första Kammaren biträdt lagutskottets förslag, så skulle det vara oklokt af oss att icke också biträda lagutskottets förslag, ty då skulle man komma till ett positivt resultat, hvilket annars sannolikt icke skulle låta sig göra. Då vill jag ge honom fullständigt rätt derutinnan, att det sannolikt kommer att möta mycket, mycket stora svårigheter att få fram ett sammanjemkningsförslag af den beskaffenhet, att det kan af båda kamrarna antagas. Dels ha nenligen från reservanternas sida förordats flere viktiga bestämmelser, gående långt utöfver hvad Första Kammarens majoritet bifallit, dels ha vi derjemte begärt, att det förslag, som möjligen komme att utarbetas, skulle framläggas för Riksdagen och sålunda bli af civillags natur. Det torde således vara klart för oss litet hvar, att det är ganska svårt att få en sammanjemkning till stånd.

Men jag vill fästa uppmärksamheten på en annan sak, och det är, att i Första Kammaren sedan sista riksdagen en icke oväsentlig omkastning egt rum. Vi minnas, att förra året voteringen i Första Kammaren stod mellan ett bifall till ett förslag motsvarande lagutskottets nuvarande och rent afslag. Nu stod voteringen deremot mellan bifall till lagutskottets förslag och bifall till reservationen. Första Kammaren har sålunda sedan fjoråret, om jag så må säga, fallit framåt. Kan det då vara lämpligt, att vi samtidigt dermed falla tillbaka. Jag tror, att, när vi nu stå på denna stadiga grund, vi ock dervid böra hålla fast. Äfven om det i år icke blir något positivt resultat — och jag vill icke påstå, att det så blir — kan det ju hända, att vi nästa år hinna ännu längre. Derutinnan vill jag emellertid icke heller förutsäga något, men jag tror, att, om regeringen ser, att Andra Kammaren i denna sak intager en fast och bestämd ståndpunkt, och Första Kammaren

visserligen småningom, men med säkra steg närmar sig denna ståndpunkt, den då, med sitt intresse och sakkunskap i denna fråga, icke skall underlåta att taga initiativet deri. Jag yrkar bifall till reservationen.

*Om föreskrifter rörande fartygs sjödughighet m. m.*  
(Forts.)

Herr Wallenberg: Jag skall icke upptaga kammarens tid med att bemöta alla de små roligheter, som herr Smith tillät sig servera under sitt anförande. Det var sådana saker, som icke höra till sjelfva frågan och därför icke på något sätt böra på densamma inverka.

Men jag ber att få erinra om en annan sak, och det är, att man många gånger vid debatter om lagförslag i denna kammare hört uttalas den uppfattningen, att lagstiftningen rigtar sig icke mot en lojal utöfvare af en näring, utan endast mot dem, som ha behof att bli efterhållna; och denna ståndpunkt har gifvetvis sitt berättigande i allmänhet. Men i detta fall särskildt får jag säga, att denna regel icke har giltighet. Ty införa vi sådana bestämmelser, att hvar enda liten segelskeppare skall underkasta sin skuta besigtning hvar eller hvar annat år, kommer detta att hårdast drabba den lilla sjöfarten. Det blir ett onus, som icke träffar endast dem, som öfverträda föreskrifterna, utan går vida utöfver den gränsen och träffar alla och ådrager alla kostnader. Då man nu vet, att den förtjenst, som för dessa små kustfarare uppstår, är så liten, att den nätt och jemt kan motsvara det lefnadsbehof, som denna befolkning har, så tål det vid att med mycken betänksamhet upptaga ett förslag, som i sin princip innehåller, att alla dessa skola åläggas icke oafsevärda årliga kostnader.

Jag har förut framhållit, huru ofantligt viktigt det är att se till, att man i denna fråga icke så att säga kastar ut barnet med badvattnet, att man icke fattar ett sådant beslut, som drifver vårt sjöfolk öfver gränsen. Jag vill till stöd för denna min erinran anføra, att i en komité, der jag sitter som ledamot, och hvilken har till uppgift att utreda, i hvad mån pensionering af vårt sjöfolk kan åstadkommas, har den statistik, som man låtit utarbета, ådagalagt, att den största ålderskategorien bland vårt svenska sjöfolk å svenska fartyg är den, som ligger mellan 17 och 21 år, och att siffran för de öfriga årsklasserna sjunker ned till rena obetydligheter. Hvad betyder nu detta? Jo, det visar, att vårt sjöfolk, då det är i sin lifskraftigaste period och kan åstadkomma den största nyttan för sjöfarten, och då det kan vara ett underlag och ett stöd för vårt sjöförsvär, finner det fördelaktigt att — som regel — gå ut på främmande nationers fartyg. Och jag vill äfven fästa uppmärksamheten derpå, att om denna benägenhet, som ådagalagts redan förefinnas hos vårt sjöfolk i så stor utsträckning, ytterligare tilltager, ytterligare näres och ökas genom vidtagande af lagstiftningsåtgärder, som kunna påverka en dylik hos vårt sjöfolk befintlig vandringslusta, så finnes intet tvifvel om, att dessa lagstiftningsåtgärder komma att verka derhän, att vår sjöfartsnäring blir lidande. Och kommer derjemte den meningen att blifva mera allmän, som nu vederbörande förslagsställare söker göra gällande och som man söker utbreda genom ofta återkommande tidningsartiklar och genom framförande på annat sätt af drastiskt-dramatiska skildringar om farorna på sjön, så är det alldeles gifvet, att hos mången kommer att

Om före-  
skrifver  
rörande  
fartygs sjö-  
duglighet  
m. m.  
(Forts.)

uppstå tvifvelsmål, huruvida sjöfartsnäringen är en för vårt land sund och nyttig näring. Mången, som nu utöfvar den, kommer att känna sig orolig öfver sin framtid, och dervid kommer äfven hos dem den tanken att påskyndas, att det vore bättre att gå på främmande nationers fartyg än på våra egna.

Men det skulle äfven verka derhän, att på kusterna personer, hvilka hittills gifvit förlag åt idkare af denna näring, komma att blifva oroliga och tveksamma, huruvida man utan risk kan förlägga denna näring. Och på det viset inskränkas det förlag och de möjligheter, som sjöfarten, i synnerhet den lilla, har att kunna existera.

Med afseende på det sista, som kapten Smith yttrade om generalkonsul Berencreutz' anförande i bref till honom af åtskilliga fall af olyckor på sjön, ber jag att få framhålla, att ingen person, som har något närmare att göra med sjöfarten, skulle kunna våga påstå, att det icke kan inträffa faror och olyckor på sjön och strandningar. Det ligger i sakens natur, att sådant kan komma att ske. Men å andra sidan är det klart, att man gör allt för att inskränka antalet sådana olyckor och faror så mycket som möjligt. Men då man på ett drastiskt sätt skildrar, hurusom på en skuta — jag kommer nu icke i håg, hvad namn den hade — en pojke gått öfver bord, och påstår, att lifräddningsbåten var så placerad, att den icke kunde användas, eller »att ingen ända var så placerad, att den var tillgänglig», är ju detta att hänföra till öfverdrifternas område. Ty ingen person, som tienstgjort på ett seglande fartyg, kan tro, att det icke fans en ända tillgänglig att kasta åt en öfverbordgående. Om skepparen skrifvit något sådant i sin skeppsdagbok, har han icke tänkt på, att sådana slutsatser som den nu anförda skulle kunna dragas af hans ord.

Beträffande den omständigheten, att på ett dylikt mindre fartyg räddningsbåten är så placerad, att den icke när som helst kan användas, så vill jag påstå, att detta icke är att klandra. Det ligger i sakens natur, att på ett mindre fartyg en båt icke kan hängas utombords eller så, att den under *alla* omständigheter kan sättas i sjön, ty ett sådant fartygs reling ligger så pass nära vattnet, att hvarje båt, som placerades utombords, vid svårt väder genast skulle tagas bort af sjöarne. Det är därför, som man på sådana fartyg alltid har båten placerad på däcket. Det är för dem alltid svårt att få ut en lifbåt. Men å andra sidan är det icke rätt att framhålla detta såsom ett stöd för nödvändigheten att lagstifta. Ty detta kommer en dylik lagstiftning aldrig att kunna ändra.

Herr Meyer: Herr talman! Gent emot lagutskottets ärade vice ordförande vill jag endast anmärka, att det synts mig, som om alla vore ense derom, att de brister i vår lagstiftning, hvilka motionärerna velat afhjelpa, ärligen kosta så och så många människors lifvet. Deraf följer, att om dessa brister afhjelpas, skola så och så många människolif sparas. Deraf följer å andra sidan, att om ytterligare uppskof göres med denna lagstiftning, så kommer detta uppskof att kosta så och så många människors lifvet. Vid sådant förhållande bör man taga hvad man kan få och icke löpa risken att uppskjuta lagstiftningen därför, att möjlighet finnes, att Första Kammaren i år skulle vara

något medgörligare än i fjor och gå något längre, än hvad den ville vid sammanjämknigen i fjor.

Öfverläggningen var härmed afslutad. Herr talmannen gaf propositioner å de derunder framställda yrkanden, nemligen dels på bifall till utskottets hemställan och dels på afslag derå och bifall i stället till den af herr *Zetterstrand* afgifna, vid utlåtandet fogade reservationen; och fann herr talmannen sistnämnda yrkande vara med öfvervägande ja besvaradt. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren, med afslag å lagutskottets hemställan i dess förevarande utlåtande n:o 5, bifaller den af herr *Zetterstrand* afgifna, vid utlåtandet fogade reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit lagutskottets berörda hemställan

Voteringen, i vanlig ordning företagen, utvisade 96 ja mot 91 nej; och hade alltså kammaren fattat beslut i öfverensstämmelse med ja-propositionens innehåll.

#### § 9.

Efter föredragning vidare af statsutskottets utlåtande n:o 2, angående regleringen af utgifterna under riksstatens första hufvudtitel, innefattande anslagen till kongl. hof- och slottstaterna, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

#### § 10.

Härefter företogs till afgörande statsutskottets utlåtande n:o 3, angående regleringen af utgifterna under riksstatens andra hufvudtitel, innefattande anslagen till justitiedepartementet.

##### *Punkten 1.*

Kongl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen att medgifva, att i den för nedre justitierevisionen fastställda stat måtte upptagas aflönning för ytterligare en kanslist med — förutom ålderstillägg med 500 kronor efter fem och med ytterligare 500 kronor efter tio år — lön 1,500 kronor och tjänstgöringspenningar 1,200 kronor, eller sammanlagdt 2,700 kronor.

*Angående anslag till arbetsbiträde vid nedre justitierevisionens registratorskontor.*

Utskottet hemställde, att Riksdagen må, med anledning af Kongl. Majts förevarande framställning, på extra stat för år 1903 anvisa 2,700 kronor till bestridande af de utgifter för anställande af ytterligare ett arbetsbiträde vid nedre justitierevisionens registratorskontor, som förledas af tillämpning af den nya lagstiftningen om fullföljd af talan.

Vid punkten hade antecknats reservation af herrar *Persson* i Stallerhult och *Persson* i Tällberg.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, yttrade

Angående  
anslag till  
arbetsbiträde  
vid nedre  
justitie-  
revisionens  
registrators-  
kontor.  
(Forts.)

Herr Persson i Stallerhult: Herr talman! Mot utskottets hemställan i den nu föredragna punkten har jag reserverat mig utan att angifva något skäl för denna min reservation. Jag har derför begärt ordet för att få yttra något rörande anledningen till att jag reserverat mig.

Den anslagsförhöjning, som såväl i denna som i flere andra punkter af det föreliggande utskottsbetänkandet blifvit af Kongl. Maj:t begärd, föranledes deraf, att Riksdagen förlidet år antog en lag, som medförde betydande ändringar i dittills gällande regler om fullföljden från under- till öfverrätt af besvär- och vademål; och denna lag har fått sin tillämpning från och med den 1 nästlidne januari. Det kan nu icke här blifva fråga om, att jag skulle ingå på någon redogörelse för, hvaruti ändringarna rörande ifrågavarande lagbestämmelser bestå. Jag vill blott erinra derom, att, då den nya lagen i fjor antogs, det framhölls med styrka, hurusom genom detta antagande skulle vinnas betydliga förenklingar såväl för parter som äfven för de myndigheter, som hade att tillämpa de nya lagbestämmelserna och döma efter dem. När så är förhållandet, är det gifvet, att jag för min del icke kunnat vara med om att tillstyrka beviljandet af ett anslag, som föranledes af en lag, hvilken just hade till syfte att åstadkomma förenklingar. Det sades i fjor, att den nya lagen skulle endast i ett fall föranleda högre statsutgifter; men att så skulle ske jemväl beträffande så många punkter, som det är fråga om i nu föreliggande utskottsbetänkande, derom var icke då någon fråga. Då var det — under förusättning, att lagen antogs — endast fråga om ett anslag till justitiekanslersexpeditionen, detta af den orsak, att besvären i brottmål skulle föranleda en förberedande pröfning på nämnda expedition, innan de fullföljdes till högre rätt. Denna förhöjning tillstyrktes, men icke så, som Kongl. Maj:t begärt, utan beloppet nedsattes rätt betydligt. Beträffande nu orsaken till den i år af Kongl. Maj:t begärda och af statsutskottet — åtminstone dess flertal — under den nu föredragna punkten tillstyrkta förhöjningen, så förhåller sig dermed så, att såväl registratören som kanslisten i justitierevisionsexpeditionen kommit under fund med, att det för dem skulle bli en del mera arbete nu, sedan den nya lagen trädte i kraft, än då den gamla var gällande. När de kommit under fund härmed, ingingo de till justitierevisionsexpeditionen med en skrift, deri de anhöllo om ökad aflöning, och icke nog dermed, de anhöllo tillika, att ytterligare en kanslist skulle anställas på expeditionen. Detta är således ett helt och hållet nytt ämne, som man nu går att besluta öfver, och alldeles främmande för hvad som i fjor afhandlades. För min del är jag, såsom reservant, af den åsigten, att arbetet på registratorsafdelningen i expeditionen icke kommer att bli nämnvärdt större, än det hittills varit; men om så emellertid skulle vara förhållandet, så lär väl denna ökning icke blifva af den betydenhet, att man derför behöver anslå några särskilda medel. Efter hvad man i fjor sade, var det ju på ganska många punkter, som man skulle kunna göra förenklingar, och jag vill minnas, att åtskilliga af dessa sades skola hafva till följd, att besvärsmålen antal minskades. Särskildt vill jag erinra om ett yttrande, som i fjor här faldes från statsrådsbanken, nemligen af herr statsrådet Annerstedt, och som gick ut på att visa, att revi-

sionsskillingens höjande skulle hafva en dylik verkan. Han yttrade: »Revisionsskillingens höjande är nemligen det enda medel, hvarigenom — så vidt man kan bedöma förhållandena på förhand — en begränsning uti antalet af högsta domstolens pröfning underställda mål, efter våra förhållanden, för närvarande kan åstadkommas».

Det framhölls således med styrka, att de mål, som eljest skulle fullföljts till högsta domstolen, skulle minskas i antal, om revisions-skillingens belopp höjdes. Revisionsskillingen förhöjdes då, och då borde väl den åsyftade förminskningen i målens antal inträda. Men om nu målens antal minskas, så blir det väl mera tid öfrigt för tjänstemännen att lägga ner mer arbete på de mål, som ändock fullföljas till högsta domstolen. Skulle nu emellertid i alla fall så vara, att deras arbete något ökats, så lär det väl på revisionsexpeditionen finnas arbetskrafter, som kunna användas för det ökade arbetet. Det finnes ju i justitierevisionen 15 amanuenser, af hvilka två hafva årligt arfwarde af 1,400 kronor och de öfriga tretton 1,000 kronor hvardera. Kunna då icke dessa tjänstemän eller några af dem användas för det förökade arbetet, om nu något sådant verkligt skulle uppkomma?

Jag vill nu bara erinra om huru Riksdagen förut handlat i dylika frågor. År 1900 hade Riksdagen att afgöra frågan om införande af straffregister. Samtidigt förelåg en kongl. proposition om beviljande af anslag till de tjänstemän, som skulle föra detta register. Riksdagen ville då icke på förhand binda sig genom att fastslå en viss lön för dessa tjänstemän, utan Riksdagen ville först söka få reda på, hur mycket arbete de kunde komma att få uträtta, och ville inhemta erfarenhet rörande omfattningen af de göromål, som föranledes af den nya lagens antagande. Af denna orsak anslog Riksdagen för ändamålet ett belopp, som var betydligt mindre än det, som Kongl. Maj:t föreslagit. Med detta af Riksdagen beviljade mindre belopp fann Kongl. Maj:t sig belåtet både vid fjorårets riksdag och vid den nu innevarande, och det anföres, hurusom erfarenhet ännu icke vunnits rörande önskvärdheten af att få anslaget till de ifrågavarande tjänstemännen uppfördt på ordinarie stat, och häraf ser man, att åtminstone i detta fall har Riksdagens åsigt accepterats. Härvid är att märka, att beträffande denna sak var det fråga om införandet af en alldeles ny institution, och då kunde det ju varit skäl för att på ordinarie stat bevilja det för dessa tjänstemän begärda anslaget. Här återigen är icke detta fallet, utan här gäller det endast att beträffande en gammal institution tillämpa en förändrad form rörande de mål, som genom besvär fullföljande komma in till högsta domstolen. Ja, det fins för mig äfven ett annat skäl, som ligger närmare till hands och som jag redan något vidrört, och det är att, då Kongl. Maj:t i fjor begärde särskildt anslag till ett biträde å justitiekanslersexpeditionen, detta icke beviljades i den form, som Kongl. Maj:t begärde, utan Riksdagen nedsatte summan och lernade endast ett visst belopp å extra stat, nemligen 3,500 kronor. När nu Kongl. Maj:t äfven i år kommer och begär anslag till ett sådant biträde, så har Kongl. Maj:t godkänt Riksdagens i fjor uttalade åsigt härutinnan och säger, att ännu icke vunnits någon erfarenhet angående anslagets tillräcklighet, hvarför Kongl. Maj:t endast begär samma belopp, som i fjor beviljades.

*Angående anslag till arbetsbiträde vid nedre justitierevisionens kontor.*  
(Forts.)

Angående  
anslag till  
arbetsbiträde  
vid nedre  
justitie-  
revisionens  
registrators-  
kontor.  
(Forts.)

Beträffande åter den nu föredragna punkten, som rör en lag, hvilken ännu icke tillämpats i något enda fall, der säger man sig redan hafva kunnat vinna erfarenhet om, att det behöfdes högre anslag och flere arbetare; men detta är ju endast lösa antaganden, som man bygger på.

För min del kunde jag således icke vara med om att det nu begärda anslaget till justitierevisionens registratorskontor, om det nu skall beviljas, beviljas på annat sätt och i annan form, än som skett i de tvenne fall jag nyss antydt, och därför yrkade jag inom utskottet, att man skulle bevilja endast 1,500 kronor; men detta vann icke understöd. Nu står jag i valet och qvalet om hvilket yrkande jag skall göra; men det är kanske ingen annan utväg för mig än att yrka rent afslag på utskottets hemställan i denna punkt. När jag detta gör, skall jag be att få begagna utskottets egna ord i punkten n:o 2; der är det ett alldeles analogt fall. Kongl. Maj:t begär nemligen också i denna punkt ökad anslag till de och de tjänstemännen, hvilka skola, äfven de, utföra det och det arbetet, som föranledes af den i fjor antagna lagen, och beträffande denna framställning säger utskottet, att tillräcklig erfarenhet icke vunnits, hvarför hemställes om afslag å den andra punkten, eller, för att citera utskottets egna ord: »Af hvad sålunda anförts har utskottet icke blifvit öfvertygad om att den ifrågasatta arfvodestillökningen för ifrågavarande begge såsom protokollssekreterare tjänstgörande amanuenser är af förhållandena nödvändiggjord, helst någon erfarenhet icke ännu kunnat vinnas angående den ökning i nämnda tjänstemäns åligganden, som må kunna föranledas af de i statsrådsprotokollet omförmälda lagändringar». — Jag tycker att detta skäl kan, analogivis, tillämpas äfven beträffande första punkten, och därför vill jag nu upptaga detta skäl för mitt nu gjorda yrkande om afslag såväl å Kongl. Maj:ts förslag i ärendet som utskottets i punkten n:o 1 gjorda hemställan.

Chefen för justitiedepartementet herr statsrådet Hammarskjöld: Den siste ärade talaren har uttalat sin förvåning deröfver, att de förankningar i vissa delar af rättegångsförfarandet, hvilka genom fjorårets lagstiftning genomfördes, visat sig föranleda vissa ökade kostnader.

I och för sig är det dock icke underligt eller förvånande, att, då en lagstiftning genomföres, som hufvudsakligen åsyftar att bereda lättnader och fördelar för allmänheten, embetsmännens göromål blifva ökade. Ännu mindre underligt och förvånande är det, att en ny lagstiftning medför en förändrad fördelning af göromålen mellan olika embetsverk och embetsmän, så att arbetet ökas på ett eller annat håll och minskas på andra håll, allt i samma hufvudsyfte att göra förfarandet i det hela enklare och mera praktiskt.

Nu har erfarenheten vid utarbetandet af den förändrade instruktion för nedre justitierevisionen, som blifvit en följd af nya fullföljds-lagen, visat, att göromålen för tjänstemännen på nedre justitierevisionens registratorskontor komme att — icke helt obetydligt, utan i högst väsentlig mån — ökas. Men å andra sidan har man god anledning förmoda, att göromålen för vissa tjänstemän på andra håll, nemligen i hofrätterna, komma att betydligt minskas och att indragning af tjänster



der kan komma att ega rum. Jag vet icke, om herrarne lagt märke till att Kongl. Maj:t nyligen just på denna grund anbefalt rikets hofrätter att inkomma med särskilda yttranden, huruvida icke ett antal notariatstjänster må kunna indragas. Visar detta sig görligt, kommer den härigenom vunna besparingen att mångdubbelt uppväga de ifrågasatta utgifterna. Och således visar sig, äfven om man tager hänsyn blott till embetsgöromålen, att en förenkling inträdt på det hela taget, fastän icke på hvarje särskild punkt.

*Angående  
anslag till  
arbetsbiträde  
vid nedre  
justitierevisionens  
registratorskontor.  
(Forts.)*

Enhvar, som har någon künneedom om de nuvarande göromålen på nedre justitierevisionens registratorskontor, vet mer än väl, att de nuvarande tjänstemännen på detta kontor, d. v. s. registratorn och kanslisten, endast med uppjudande af hela sin ovanliga förmåga och arbetsamhet kunna på ett tillfredsställande och emot allmänhetens berättigade anspråk svarande sätt fullgöra sina åligganden. Den ökning af göromålen, som nu inträder, skulle göra det helt enkelt omöjligt för dem att utföra sitt arbete på sådant sätt, att ej allmänhetens intressen blefve lidande, i det att man finge vänta och vänta samt oreda och andra missförhållanden uppstode.

Den siste ärade talaren ifrågasatte att med redan tillgängliga arbetskrafter inom nedre justitierevisionen fylla bristen. Han antydde i sådant syfte, att der finnas anställda 15 amanuenser, af hvilka 2 hafva 1,400 kronor vardera och 13 hafva 1,000 kronor i årliga arfvoden.

De sistnämnda 13 äro för närvarande indelade på hvar sin revisionssekreterares rotel och måste stå till hans förfogande. Det låter sig ej gerna göra att draga dem derifrån och placera dem på registratorskontoret. Alldeles omöjligt är det naturligtvis att göra detta öfver hela linien, så att någon af amanuenserna tages till registratorskontoret för hela året. Att återigen vid tillfälliga ledigheter för amanuenserna låta dem inträda der, skulle vara högst olämpligt, ty om på något ställe kontinuitet är önskelig och nödig, måtte det väl just vara på ett registratorskontor.

Hvad beträffar de 2 återstående amanuenserna med 1,400 kronors aflöning, så äro de, såsom synes af nästa punkt i propositionen, aflönade med 1,400 kronor för alldeles samma tjänst, som eljest af statsmakterna anses vara värd 4,000 kronors aflöning, och det torde vid sådant förhållande icke vara skäl att ytterligare öka deras arbetsböda.

I det jag för öfrigt angående det ökade arbetet hänvisar till den utredning, som föreligger dels i den kongl. propositionen, dels ock uti utskottets betänkande, vågar jag uttala den förhoppningen, att kammaren i denna fråga kommer att följa utskottets öfvervägande majoritet.

Herr Lindhagen: Det kan ju synas såsom en ganska hållbar grundsats att, när det är fråga om att bevilja medel till nya tjänster för nytt arbete, man först skall hafva erfarenhet i hvad mån detta nya arbete kräfver ökning af tjänstemännens antal. Men nu förhåller det sig i detta fall så, att hvar och en, som känner något till saken, kan på förhand inse, att arbetet skall blifva så mycket vidlyftigare allt framgent, att man lägger en arbetsböda på registratorskontoret, som icke skall kunna bäras. Man har erfarenhet från hofrätterna och vet,

Angående  
anslag till  
arbetsbiträde  
vid nedre  
justitie-  
revisionens  
registrators-  
kontor.

huru just ett sådant slags arbete der ter sig, och man vet därför också, huru det, öfverflyttadt på registratorskontoret i nedre justitierevisionen, måste verka. Den, som sett detta, inser på förhand, att man behöfver ingen prøfvotid, utan att det här gäller en arbetsbörda, som icke kan utföras af registratorskontoret med nuvarande arbeidskrafter.

(Forts.)

Jag vill också tillägga, att registratorn i nedre justitierevisionen är en af arbete mycket betungad tjänsteman, ty han arbetar på sitt tjänsterum både förmiddagar och eftermiddagar och nästan alla söndagar ett par, tre timmar.

Öfverläggningen var härmed afslutad. Efter af herr talmannen framställda propositioner blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

Efter föredragning vidare af *punkten 2*, angående ifrågasatt höjning af arfvodet för två amanuenser i nedre justitierevisionen, begärdes ordet af

Herr Lindhagen, som yttrade: Kongl. Maj:ts framställning i förvarande punkt är föranledd af en hemställan från nedre justitierevisionen. Jag har visserligen icke deltagit i denna hemställan, men jag instämmer i dess syfte och därför ber jag att få yttra några ord i anledning af Kongl. Maj:ts framställning i denna punkt.

År 1897 beviljade Riksdagen anslag för tillsättande af två nya justitieråd samt för inrättande af två nya revisionssekreterarembeten och i sammanhang med denna framställning, som afsåg att påskynda rättsskipningen i högsta domstolen och afhjelpa den der befintliga balansen, hemställdes också helt naturligt, att de två nya revisionssekreterarne skulle förses med samma kanslipersonal som öfriga revisionssekreterare, då ju de förra skulle hafva lika mycket arbete som de andra. Kanslipersonalen utgjordes förut af en protokollssekreterare jemte en amanuens för hvarje revisionssekreterare. Kongl. Maj:t föreslog således att jemväl tillsätta två nya protokollssekreterare, hvilka skulle hafva samma aflöning som de förut befintliga eller 3,700 kronor i lön och 300 kronor i renskrifningspenningar samt dessutom vara berättigade till ålderstillägg. Detta ändrades af Riksdagen sålunda, att det icke skulle tillsättas några nya protokollssekreterare, utan endast hvad Riksdagen benämnde två amanuenser, hvilka skulle erhålla arfvoden å allenast 1,200 kronor samt endast 200 kronor i renskrifningspenningar, i stället för 300 kronor såsom de ordinarie protokollssekreterarne, hvarjemte något ålderstillägg för dessa amanuenser naturligtvis icke kunde komma i fråga. Så vidt jag kunnat fatta, var motivet härtill det, att man hört sägas och trodde sig på sannolika grunder veta, att protokollssekreteraretjänsterna i allmänhet voro så pass lindriga, att man icke ansåg skäl att inrätta några nya sådana. På samma gång erkände man emellertid, att de nya revisionssekreterarne behöfde precis samma arbetsbiträde som de förutvarande, och förutsatte sålunda, att dessa nya af Riksdagen inrättade amanuenser skulle utföra just samma arbete som de gamla protokollssekrete-

rarne. I tillämpningen har detta emellertid visat sig medföra åtskilliga olägenheter såväl från embetsgöromålets synpunkt som från protokollssekreterarnes personliga synpunkt. Från embetsgöromålets synpunkt må man besinna, att dessa amanuenser dock hafva uppdrag att för-  
rätta ordinarie tjänst och att deras uppdrag kräfver, att de personligen äro till hands under hela året med undantag af semestertiden samt att deras tid under de så kallade föredragningsperioderna helt och hållet tages i anspråk. Nu är det klart, att på ett så ringa arfvode som 1,200 kronor jemte 200 kronor i renskrifningspenningar kan icke en tjänsteman med familj uppehålla sig här i staden, och följden blir, att dessa tjänstemän måste för sin och de sinas bergning söka sig äfven ordinarie befattning i andra embetsverk på samma gång som de innehafva sina amanuensbefattningar, och detta kan man icke billigtvis förhindra dem. Men deraf har naturligtvis blifvit följden, att dessa tjänstemän icke alltid kunna vara närvarande, då de behövas, därför att de hafva befattningar på andra håll, och vidare kan man ju icke billigtvis lägga samma arbete på dessa amanuenser som på öfriga protokollssekreterare. Häraf har följden åter blifvit den, att en del af den arbetsbörda, som rätteligen borde falla på dessa personer, mången gång måste öfvertagas dels af revisionssekreteraren och dels och i all synnerhet af den andra amanuensen, hvilkens tjänst således på dessa rotlar kan blifva mera betungande än på öfriga. Detta allt innebär ju en oegentlighet i tjänstgöringen, som måste föranleda dertill, att arbetet icke alltid kan gå sin jemna gång på dessa rotlar. Det inträffar också någon gång, att en sådan t. f. protokollssekreterare för att kunna fullgöra sitt arbete på annat håll måste taga tjänstledighet just då deras arbete skulle som mest tagas i anspråk, och icke heller detta kan man vägra, då de ju måste förtjena sitt uppehälle för sig och sin familj. Nu kanske man föreställer sig, att det skulle bli endast unga tjänstemän, som skulle få dessa förordnanden, och att dessa skulle med nöje taga dem utan afseende på hvad de renderade blott för den merit, som dessa förordnanden medföra. I verkligheten ställer sig saken emellertid icke så, utan det blir alltid de två äldsta e. o. tjänstemännen, som måste taga dessa förordnanden, för att kunna bibehålla sina meriter för befordran till ordinarie protokollssekreterare. De, som nu innehafva dessa förordnanden, äro gamla karlar på ungefär 40 år, hafva bildat familjer och kunna således ingalunda lefva på 1,200 kronor. De hafva redan länge tjänstgjort såsom innehafvare af ifrågavarande amanuensbefattningar, och det dröjer minst sju år innan någon af dem kan ifrågakomma att blifva befordrad till ordinarie protokollssekreterare. Det är klart, att för dessa personer kommer en sådan tjänstgöring att blifva ytterst pinsam, då konflikter alltjemt måste uppstå i följd deraf, att de måste tjänstgöra på två håll. Och för de tillfällen, att de kunna fullt sköta protokollssekreterare-tjänsten, framställer sig för dem alltid den obilligheten, att då de öfriga protokollssekreterarne hafva en aflöning af 4,000 kronor jemte ålderstillägg, få dessa amanuenser förrätta samma arbete utan motsvarande löneförmaner.

Jag har med detta velat antyda, att Kongl. Maj:ts framställning i förevarande fråga ur justitierevisionens synpunkt haft stort skäl för sig.

Gent emot ett enhälligt statsutskott skall jag emellertid icke yrka bifall till Kongl. Maj:ts framställning, utan vill inskränka mig till hvad jag nu haft äran att anföra i frågan.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 3 och 4.*

Hvad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 5.*

Lades till handlingarna.

*Punkten 6.*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 7 och 8.*

Lades till handlingarna.

Härefter blef på hemställan af herr talmannen den vidare handläggningen af förevarande utlåtande uppskjuten till kl. 7 e. m.; då detta sammanträde enligt utfärdadt anslag komme att fortsättas.

Kammarens ledamöter åtskildes häruppå kl. 3,17 e. m.

In fidem

*Herman Palmgren.*