

N:o 13.

Af herr **S. A. K. Natt och Dag**, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t*
angående revision af sjölagen.

Frågan om säkerhetsåtgärder å svenska handelsflottans fartyg har under senare år upprepade gånger varit föremål för behandling inom Riksdagen. Redan vid 1899 års riksdag väcktes af herr A. Johansson i Möllstorp motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande inför Riksdagen af förslag till ändring i och tillägg till vissa delar af gällande sjölag. Denna viktiga motion behandlades af dåvarande lagutskott helt kortfattadt och afstyrktes utan någon mera ingående kritik, sedan utskottet dock lämnat »allt erkännande af det behjärtansvärda i de sträfvanden, för hvilka motionären gjort sig till målsman». Härefter var det ej svårt att förutse motionens öde. Andra Kammaren biföll visserligen densamma efter en längre, sakrik behandling, men Första Kammaren afslog motionen i öfverensstämmelse med lagutskottets hemställan, hvarför frågan för den gången förföll.

Frågan om säkerhetsanordningar å fartyg fick sedermera hvila till 1901 års riksdag, då den återupptogs af ej mindre än två af Andra Kammarens ledamöter, herr J. A. Kinnman (motion n:o 8) och E. A. Smith (motion n:o 16). Denna gång rönt motionerna en bättre behandling i särskilda utskottet n:o 2, ehuru väl dess majoritet endast ville tillstyrka ett minimum af hvad som i dessa föreslogs. Utskottets majoritet hemställde sålunda:

1:o Att Riksdagen måtte, i anledning af herrar Kinnmans och Smiths förevarande motioner, i skrifvelse anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, om och i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas *dels* till förebyggande därpå, att kondemnerade fartyg användas

i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, *dels ock* i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör;

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

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

Mot detta utskottsmajoritetens förslag hade emellertid flera reservationer afgifvits, rörande hvilka jag dock inskränker mig att hänvisa till sagda utskotts betänkande n:o 6. Under frågans fortsatta behandling vid årets riksdag antog Första Kammaren utskottets förslag, medan däremot Andra Kammaren, i enlighet med ett af den ene motionären, herr Smith, *under* debatten framställt yrkande, fattade beslut om en »skrifvelse till Kungl. Maj:t, med begäran, att Kungl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande:

dels om och i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas till förebyggande däraf, 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;

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

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

Enär alltså kamrarna stannade i olika beslut beträffande till hvad utsträckning man skulle ansluta sig till de af motionärerna framställda önskemålen, framlade utskottet sitt sammanjämningsförslag, som innehöll, att Andra Kammaren måtte biträda utskottets af Första Kammaren antagna hemställan. Andra Kammaren beslöt emellertid att afslå detta utskottets sammanjämningsförslag, hvadan frågan för 1901 års riksdag hade förfallit.

Vid påföljande 1902 års riksdag framlade förut här omtalade motionärer ånyo hvar sin motion, n:o 1 och n:o 16, i enahanda syfte som förut, och hade därvid att åberopa sig på det delvisa godkännande deras förslag vunnit vid 1901 års riksdag. Detta år gingo motionerna till lagutskottet, hvarest desamma af utskottsmajoriteten tillstyrktes endast till samma utsträckning som föregående år, i det majoriteten hemställde:

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

2:o) att 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.»

Äfven vid detta tillfälle afgafs dock en reservation mot utskottsmajoritetens hemställan, nämligen af herr Zetterstrand, hvarmed herr Gussing samt, i hufvudsak, herrar F. Andersson och N. Nilsson instämde. Denna reservation anslöt sig till det af herr Smith föregående år vid debatten framställda och såväl då som senare af Andra Kammaren gillade förslaget, och hemställdes däruti:

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

dels i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas till förebyggande däraf, 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 nu gällande böra meddelas i fråga om fartygs utrustning med lifbärnings- 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 därefter till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, som i dessa afseenden kunna befinnas erforderliga och lämpliga.

Vid frågans fortsatta behandling uti Första Kammaren uttalade sig de flesta af talarne för utskottsmajoritetens förslag, medan andra anslöto sig till herr Zetterstrands reservation. Vid företagen votering segrade här också utskottsmajoritetens förslag. Uti Andra Kammaren voro de flesta talarne samt ett än större antal »instämmare» för herr Zetterstrands reservation, hvilken ock vid votering erhöll de flesta rösterna.

Liksom föregående år hade alltså kamrarne stannat i olika beslut, hvadan lagutskottet framställde ett sammanjämningsförslag, som innehöll: »att kamrarne, hvardera med frånträdande af sitt förut i ämnet fattade beslut, ville besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande,

dels i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas till förebyggande däraf 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 ock i hvad mån fullständigare föreskrifter än de nu gällande böra meddelas i fråga om fartygs utrustning med lifbärnings- och eldsläckningsredskap.»

Såsom man finner af detta lagutskottets sammanjämningsförslag vid jämförelse med Andra Kammarens nyss omnämnda beslut, hade väl utskottet medtagit *en* punkt (om fartygs utrustning med lifsbärnings- och eldsläckningsredskap) af dem, hvori Andra Kammarens beslut skilde sig från Första Kammarens, men däremot uteslutit *två* kanske än viktigare punkter, den ena om bestämmelser rörande högsta tillåtna nedlastning och om däckslast m. m., den andra innehållande en anhållan om, att Kungl. Maj:t, efter skedd utredning, skulle inför Riksdagen framlägga förslag till lagbestämmelser i ämnet.

Detta hade till följd att, ehuru väl Första Kammaren antog lagutskottets sammanjämningsförslag, Andra Kammaren afslog detsamma, hufvudsakligen af det skäl, att lagutskottet ej medtagit den punkt af dess föregående beslut, hvori *framläggandet af lagförslag* i sagda syfte uttryckligen begärdes.

Hvad Andra Kammaren med sagda sitt beslut velat hafva fastslaget, det är, att en *utredning* af frågan skyndsammeligen borde ske, samt

omedelbart därefter *lagförslag* i frågan, grundade på sålunda vunnna erfarenhet, måtte af Kungl. Maj:t blifva för Riksdagen framlagda.

Efter 1902 har ej frågan om säkerhetsanordningar å fartyg förvarit vid Riksdagen förr än i år. Under det mellanliggande året, 1903, togs dock ett viktigt steg, väl ej särskildt mot införandet af nya säkerhetsanordningar å fartyg samt af skärpt kontroll å deras sjöduglighet m. m. d., men mot en *allmän revision af sjölagen*, i det att nordiska sjöfartsmötet, hvilket sagda år hölls i Köpenhamn, efter särskildt i redare- och befraktare-synpunkt sakrika, inledande föredrag af direktören för Nordisk Skibsrederforening i Kristiania J. Jantzen, *enhälligt* uttalade sig för en *revision af de nordiska sjölagarna*.

Denna reviderade sjölag ansåg man dock endast kunna för en kortare period motsvara tidens kraf, hvarför mötet uttalade sig för en, efter de olika behof som uppstå, fortgående modernisering af sjölagen, utförd af en *permanent nordisk sjölagskommitté*. Den resolution härom, som likaledes *enhälligt* antogs, hade följande lydelse:

»Sjöfartsmötet uppmanar Bestyrelsen för Nordisk Skibsrederforening att snarast möjligt ingå till regeringarna i Sverige, Norge och Danmark med anhållan om att regeringarna genom gemensamt föranstaltande bilda en nordisk sjölagskommitté, bestående af ett lika stort antal medlemmar från hvarje land, utnämnda af vederbörande regering efter samråd med skeppsfartens och handelsståndens representationer. Kommitténs uppgift anses böra vara följande: att hafva uppmärksamheten fäst på hvilka ändringar i den nordiska sjörätten som kunna vara önskliga, att mottaga och behandla framställningar i sådant hänseende från privat eller offentligt håll samt att utarbета förslag, så vidt möjligt är lika i innehåll och form, till hvarje af de nordiska regeringarna om nya regler på sjölagens område.»

I enlighet med detta uppdrag ingick därpå styrelsen för Nordisk Skibsrederforening till de olika nordiska länderna med hemställan om kommitténs tillsättande. Den skrifvelse, som afgafs till svenska regeringen, var af följande lydelse:

»Till Konungen.

Å det femte nordiska sjöfartsmötet, som hölls i Köpenhamn den 2—4 juli 1903, uttalades allmänt den meningen, att tiden nu vore inne för genomförande af en revision af den för de nordiska länderna gällande sjölagstiftningen; och mötet fattade i anledning däraf den resolution, att Styrelsen för Nordisk Skibsrederforening skulle snarast möjligt ingå till regeringarne i Sverige, Norge och Danmark med anhållan, att regeringarne måtte gemensamt utse en nordisk sjölagskommitté, bestående af lika antal ledamöter från hvarje land, utsedde af vederbörande regering efter samråd med sjöfartens och handelsståndets representanter, och att denna kommitté skulle tilldelas uppdrag att uppmärksamma, hvilka ändringar i den nordiska sjörätten som kunde vara önskliga, att mottaga och behandla hemställan i detta hänseende både från enskild och offentlig sida, samt att utarbета och till hvar af de nordiska regeringarne afgifva, så vidt möjligt, till innehåll och form med hvarandra öfverensstämmande förslag till nya bestämmelser på sjölagens område.

På grund af det uppdrag, som sålunda lämnats Nordisk Skibsrederforenings Styrelse, får denna härmed i underdånighet anhålla, att Eders Kongl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder för förverkligande af det önskemål Nordiska Sjöfartsmötet sålunda uttalat, i det Styrelsen för öfrigt underdånigst hänvisar till bifogade afhandlingar af Herr Bestyrer Jantzen och Herr Professor, D:r jur. Viggo Bentzon samt till det likaledes bifogade referatet af mötesförhandlingarne i denna sak.

Kristiania den 25 september 1903.

Underdånigst

M. OPPEN

Formand.

O. A. Brodin.

G. O. Wallenberg.

Hjalmar Wicander.

John E. Olsson.

Dan. Broström.

N. C. Corfitzon.

Sigurd Hedberg.

J. Jantzen,
Bestyrer.»

Granskar man referaten från detta Nordiska sjöfartsmöte, hvar-est dessa i sjöfartens utveckling så ingripande förslag framställdes och vunno allmän anslutning, så skall man finna, att förhandlingarna där icke rörde sig om ökade säkerhetsanordningar å fartyg. Detta förhållande synes mig innebära en fara för att man vid revisionsfrågans fortsatta behandling äfvenledes kunde komma att skjuta denna *för vår sjöfarande befolkning* så viktiga fråga åt sidan, i ty att redare och befraktare (köp-män) ej alltid kunna förväntas hafva samma intresse som de sjöfarande själfva att åstadkomma ökade säkerhetsanordningar å handelsfartygen.

Granskar man vidare den sammansättning sagda kommitté, enligt vid mötet gjorda uttalanden, kan förväntas erhålla, blefve denna: »en jurist, en redare, en köpman (befraktare) och en representant för besättningarna (sjökapten)» från hvartera af de tre nordiska länderna. Det skulle, om detta förslag blefve verklighet, alltså i kommittén komma att sitta tre redare och tre befraktare, mot tre representanter för de sjöfarande, hvilka i handelssjöfartens tjänst väga hälsa och lif.

Af dessa skäl och enär frågan om säkerhetsanordningar och skärpt kontroll å handelsfartyg hvarje gång den förevarit inom Riksdagen vunnit ökade sympatier, torde det få anses välbetänkt, om Riksdagen äfven i år gafve ett uttryck af denna sin, särskildt starkt inom Andra Kammaren, tidigare uttalade åsikt.

Därjämte bör, innan redogörelsen öfver nordiska sjöfartsmötet i Köpenhamn 1903 afslutas, här framhållas, hurusom vid sagda sjöfartsmöte de däri deltagande så godt som enhälligt uttalade sig för nya, gemensamma bestämmelser om *kommandot till rodret*, om behovet af effektivare stadganden gentemot *rymningsoskicket*, om gemensamma bestämmelser rörande *tjänsten ombord*, m. m. d., hvarjämte bland annat den viktiga frågan om en *förbättrad ställning för maskinisterna inom handelsflottan* var under skarp diskussion, utan att dock enighet härutinnan vid tillfället ifråga kunde uppnås.

De viktigaste förhandlingarna vid detta sjöfartsmöte rörde sig dock om *redares och befraktares rättsställning till hvarandra*, och det påvisades med ovedersägliga exempel, att nuvarande lagbestämmelser härutinnan ej motsvara nutidens alla olika sätt för fraktaftals slutande o. s. v. Sålunda finnes i vår nuvarande sjölag ingenting nämnt om den numera rätt vanliga s. k. *månadsbefraktningen* af fartyg. Här finnes alltså en tydlig brist i vår sjöfartslagstiftning, men man kan med fullt fog antaga, att redan nu så mycken erfarenhet hunnit förvärfvas beträffande denna form af be-

fraktning, att en tillräcklig grundval föreligger för lagstiftningen att bygga på i berörda hänseende.

Därjämte bör här framhållas, att det finnes fall då *befälhafvarnes ställning gent emot redare och befraktare* behöfver förtydligas mera än hvad sjölagen därom nu innehåller.

Innan motionären går att framställa bestämdt förslag härutinnan, torde dock behövas att med några ord belysa ett af de olycksfall, som, nyligen inträffadt, tydligt och klart ådagalägger behofvet af laga bestämmelser om det största djup, hvartill handelsfartyg få nedlastas.

Ångaren »Chapman» afgick den 4 juli 1902 från St. Petersburg med last (äfven stor däckslast) af aspvirke samt destinerad till Mem. Utkommen i Östersjön möttes »Chapman» den 6 juli af nordlig, efter hand friskande vind med tilltagande sjöhäfning. Klockan 4 f. m. samma dag förmärktes fartyget — enligt befälhafvarens sjöförklaring — vara läck om B. b. vid öfre stråket, hvarför, då en hel del vatten nedkommit i fartyget, kursen ändrades mot vinden i och för länsumping. Denna tog omkring $\frac{1}{2}$ timma, hvarpå fartyget återtog sin förra kurs. Dylika länsningsåtgärder vidtogos därpå flera gånger, men slutligen var det ej längre möjligt att hålla fartyget flytande, enär det trycktes allt djupare ned i sjön genom lastens ökning i vikt till följd af vattenuppsugningen i det förut torra aspvirket.

Kl. 10 f. m. var det redan tydligt, att fartyget ej längre kunde hållas flytande, hvarför båtarne klargjordes. Kl. 10.35 f. m. satte dessa af från ångaren, hvilken få ögonblick därefter *kantrade och sjönk*. Vinden var då hård och sjön hög; dock var vädret ej värre än att båtarne väl redde sig, så att hela besättningen slutligen blef bärgad, ett tydligt bevis för att *storm* ej var för handen. Dagböcker och andra skeppshandlingar räddades.

Rättslig undersökning om händelsen, samt om ångarens föregifna bristande styrka i skrofvets konstruktion — »Chapman» var en till lastångare omändrad f. d. passagerarebåt — pågår ännu.

Granskar man detta fartygs skeppsdagsbok (loggbok) så skall man finna, att ångarens djupgående vid olika laster varit:

den 21 maj mjöllast fr. Nyköping t. Sundsvall.	Akter 12 f. 0 vt.,	För 11 f. 6 vt.
» 19 juni aspvirke » Petersburg » Mem.....	» 12 » 9 » »	12 » 2 »
» 3 juli aspvirke » Petersburg » Mem	» 13 » 6 » »	13 » 2 »

I dagboken står anfördt för den 21 maj 1902,

att fartyget var »fullastadt» med mjöl,

med ett djupgående af Akter 12 f. 0 vt., För 11 f. 6 vt.

jämföres detta med djupgåendet sista resan » 13 » 6 » » 13 » 2 »

så uppstår en differens af Akter 1 » 6 » För 1 » 8 »

Tages nu medium af djupgåenden akter och för, så fås medeldjupgåendet för den 21 maj..... (12 f. + 11 f. 6 vt.): 2 = 11 f. 9 vt.

3 juli (13 f. 6 t. + 13 f. 2 vt.): 2 = 13 f. 4 vt.

hvaraf en differens uppstår af 1 f. 7 vt. = 19 vt.

som fartyget *låg djupare* sista resan än då det var fullastadt den 21 maj; denna differens i fartygets djupgående af 1 fot och 7 verktum, då det gäller ett fartyg som Chapman med ett djup i rummet af 12 fot 3 1/2 tum, måste anses allt för betydande.

Granskar man »Chapmans» ritning (se bilagan) och tillämpas på ångaren de engelska tabellerna för bestämmande af största nedlastning, finnes ångaren vid afgangén från St. Petersburg hafva varit *13 tum för djupt nedlastad*. I verkligheten lär efter jämförelse mellan fartygets djupgående vid afgangén från St. Petersburg enligt skeppsdagsboken och fartygsritningarna, »Chapmans» »fribord» (frisida öfver vattenlinjen) den 4 juli endast hafva utgjort omkring 9 verktum (= omkr. 45 cm.), medan under förhöret inför domstol uppgifvits ännu mindre fribord.

Hade man å »Chapman» tillämpat den gamla svenska praktiska regeln, nämligen: »minsta tillåtliga fribord å ångare sommardag = en åttondel af fartygets djup i rummet på midten af fartygets längd», hade man fått ett fribord af 18 1/2 tum, d. v. s. dubbelt så stort som det nu använda.

Hvad däckslasten angår, lär denna hafva utgjort omkring 1/5 af hela lasten, som var 4,000 kub.-fot. Hela lasten den 4 juli var omkring 400 kub.-fot *större* än föregående resan, då aspvirke äfvenledes fördes, och har denna kvantitet af 400 kub.-fot gifvetvis ökat däckslasten å sista resan utöfver hvad den var på den föregående. Då nu *fullt torrt* aspvirke har en specifik vikt af 0,43, innebär denna ökning af 400 kub.-fot aspvirke en ökning i däckslastens vikt af *minst* 50 ton, en vikt som öka-

des än ytterligare, allt efter som vattnet dels inkom på däck, dels spolade öfver däckslasten.

Af allt, som nu anförts, torde med all önskvärd tydlighet framgå, att ångaren »Chapman» vid dess afgang från St. Petersburg å dess sista, olyckliga resa dels var för djupt lastad, dels hade för stor däckslast.

Vid detta tillfälle har man kunnat bevisa anledningarna till olyckan, tack vare att besättning och skeppshandlingar blefvo räddade, och då en dylik lycklig omständighet är en så ytterst sällsynt företeelse — de flesta öfverlastade fartyg, som gå under i storm, »försvinna med man och allt» — så bör man vid detta fall fästa det allra största afseende.

Likaledes bör man äfven beakta hvad som under rättsförhandlingarna framkommit angående *bristande styrka hos fartygsskrovet*, delvis måhända förorsakadt af felaktigheter vid fartygets omändring till lastångare, hvilket allt utgör bevis för nödvändigheten af *skärpt kontroll* äfven beträffande lastångare.

* * *

På tal om däckslast må därjämte här påpekas, hurusom engelska »Board of Trade» lagstadgat, att *alla* fartyg, så engelska som icke engelska (alltså äfven svenska), hvilka under tiden från sista oktober till 16 april anlända till engelska hamnar med trälast, endast få föra bräder eller andra lättare trävaror såsom däckslast, och detta därtill endast till en höjd af högst 3 eng. fot. Här se vi, hurusom utländingen lagstiftar äfven för svenska fartyg beträffande däckslast, under det att vi själfva sakna hvarje lagbestämmelse härutinnan, med undantag af sjölagens ansvarsplikt för fartygsbefälhafvare.

Det torde därjämte böra erinras om att de engelska hamnmyndigheterna noga öfvervaka, att äfven icke-engelska fartyg där ej få lasta djupare än ungefär efter engelska lastlinjeregeln. Ett fartyg, så djupt lastadt som »Chapman» var vid afgang från St. Petersburg den 4 juli 1902, skulle ej hafva fått lämna en engelsk hamn. Uti svensk hamn skulle däremot dylikt hinder ej hafva mött.

* * *

För att återkomma till frågorna om dels lagstiftningsåtgärder i och för åstadkommandet af ökad säkerhetsanordning å och för handelsfartyg, sedan 1899 upprepade gånger uti Riksdagen föreslagna af därvarande representanter för sjöfarten, dels en allmän revision af sjölagen, föresla-

gen å nordiska sjöfartsmötet i Köpenhamn 1903, så kunna dessa syften mycket väl förenas.

Jag får därför hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta föranstalta om en revision af sjölagen, eventuellt gemensam för de tre nordiska länderna, och att därvid bland annat särskildt må tagas hänsyn till:

dels i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas till förebyggande däraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, äfvensom i syfte att kontroll må komma att utföras 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;

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

dels ock behofvet af gemensamma bestämmelser om kommandot till rodret, stadganden gent emot rymningsoskicket och gemensamma bestämmelser rörande tjänsten ombord;

samt dels behofvet af nya bestämmelser, motsvarande en nyare tids kraf och säregna förhållanden å fraktmarknaden m. m., hvarigenom förhållandet mellan redare, befraktare och befälhafvare blefve regleradt på ett alla förhållanden motsvarande fullt klart och tydligt, lättfattligt sätt;

samt därefter till Riksdagen inkomma med det eller de lagförslag, hvartill sagda utredning må gifva anledning.

Stockholm den 17 januari 1904.

S. Natt och Dag.