

Nr 26.

Ankom till riksdagens kansli den 5 juni 1917 kl. 2 e. m.

Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 26, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utredning angående rikets lots- och fyrväsende m. m.

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 49, som för förberedande behandling hänvisats till andra kammarens tredje tillfälliga utskott, har herr Thore hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en utredning angående rikets lots- och fyrväsende, omfattande huvudsakligen följande punkter: lotsplikten och i samband därmed storleken av lotsningsprovisionen och hemvägsersättningen, kostnaderna för lotspersonalens tjänstebåtar, anslaget för säkerhetsanstalter för sjöfarten samt lotsstyrelsens organisation i syfte att få handelssjöfartens intressen bättre tillgodosedda, och för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde föranleda.

I fråga om motiveringen för denna hemställan hänvisar utskottet till motionen.

Över motionen hava kungl. lotsstyrelsen och kungl. kommerskollegium avgivit infortrade utlåtanden. Därjämte hava *dels* Sveriges redareförening, Lotsverkets personalförening, Kanalflottans ångfartygsbefälhavaresällskap, Sveriges segelfartygsförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening samt Sveriges fartygsbefälhavareförening, vilka lämnats tillfälle till yttrande i ären-

det, inkommit med sådant yttrande, *dels ock* åtskilliga lotsar och andra av frågan intresserade personer till utskottet avlätit uttalanden rörande motionen.

Samtliga dessa yttranden äro härvid fogade såsom bilagor.

Andra kammarens utskott har meddelat följande historik:

Historik.

Redan på 13- och 1400-talen omtalas lotsar under namn av »ledsagare», vilka mot ersättning efter överenskommelse åtogo sig att under fartygs resor leda eller lotsa desamma. Under vasakonungarnas tid funnos på skilda platser, huvudsakligen i Stockholms- och Östgötaskären samt på Åland och finska kusterna anställda ledsagare eller »styrmän» för lotsning av fartyg, tillhörande svenska kronan eller förande konungens gods. Då till följd av svenska örlogsflottans utveckling sådana styrmän blevo alltmer behöfliga, upplätos åt dem hemman i Östgötaskären med befrielse från vissa gårdar. I denna riktning utvecklades lotsväsendet till 1641, då dessa friheter återkallades genom ett »Förbudh på frij Styrning uthi den Svenske och Finske skären att bruka» av den 22 oktober 1641. Denna kungörelse stadgade skyldighet för dem, som begagnade sig av ifrågavarande »styrmäns» tjänster, att därför till dem erlægga ersättning »effter som de kunne sigh mellan förena och samse varda, förlijka och förnöija».

Skyldighet att anlita lots mot erläggande av lotspenningar stadgades redan 1667. I nämnda års sjölag stadgades en ovillkorlig lotspliktighet på alla farvatten, där ledsagare behövdes eller plägade brukas. De sjöfarande skulle, vid bötesansvar, vara skyldiga att anlita lots, och denne skulle på eget ansvar kommendera fartyget samt vara berättigad att därför uppbära lotspenningar och kost ombord m. m. Förbud för obehöriga personer att lotsa meddelades genom kungl. påbudet den 15 april 1671.

Genom ett den 10 dec. 1674 utfärdat »Placat, hwar effter Styr- och Lotsmän uthi skärgårdarna sigh rätta skole» meddelades bl. a. närmare bestämmelser rörande beloppet av de lotspenningar, som skulle erläggas för lotsning av enskildas fartyg på de i plakatet omtalade lotslederna. Därvid utgick man från en princip, som ända till början av 1890-talet bibehållit sig vid beräkning av lotsersättning i vårt land, nämligen ersättningens bestämmande med hänsyn till det lotsade fartygets djupgående.

Under den följande tiden hava bestämmelserna rörande lotsplikten ständigt varit föremål för ändringar. Den inrikes sjöfarten har än varit icke lotspliktig, än lotspliktig i större eller mindre utsträckning.

Rörande lotspliktigheten stadgades i kungl. brevet den 18 april 1738, att alla till och från *utrikes* orter gående fartyg av 5 fot och därutöver borde utan åtskillnad taga lots och betala lotspengar. Vidkommande den inrikes sjöfarten, så synes densamma under 1700-talet i allmänhet hava

åtnjutit lotsfrihet. Sålunda stadgades genom kungl. brevet den 15 maj 1739 uttryckligen, att städernas inrikes gående fartyg skulle vara frikallade från skyldighet att taga lots och betala lotspenningar. I kungl. brevet den 7 maj 1745 stadgades visserligen, att svenska i Östersjön inrikes städer emellan gående fartyg ej vidare vore befriade från skyldigheten att taga lots och att av dessa fartyg, sådana, som ginge fem fot djupt eller däröver, borde erlägga lotspenningar efter 1697 års taxa, men redan genom kungl. förordningen den 27 april 1748 blevo ånyo alla inom riket städerna emellan gående inhemska fartyg befriade från skyldigheten att erlägga lotspenningavgifter, då de icke togo eller betjänade sig av lotsar. Genom en den 19 april 1781 utfärdad förordning angående lots- och båkavgifternas erläggande uti rikets hamnar och skärgårdar i Sverige och Finland inskränktes återigen lotsfriheten, för att år 1782 återinföras, dock med skyldighet för fartyg, som låge över 5 fot djupt, att betala en fjärdedel av lotspenningarna. Enligt en den 29 oktober 1798 utfärdad förordning röranda båk- och lotsinrättningarna i riket skulle bl. a. fr. o. m. den 22 september t. o. m. den 22 mars årligen alla fartyg, som komme från öppna sjön till första lotsombyte, betala lotspenningar till lotsen enligt taxan med 25 % förhöjning, och alla lotspenningar skulle dädanefter oavkortade komma lotsarna till godo. Vid avgång från fartyg skulle lotsen tilldelas hemvägskost med en halv dags portion torr föda för varje tysk mil, som återvägen till dess station utgjorde.

Efter ytterligare svängningar emellan lotsfrihet och lotspliktighet utfärdades den 16 maj 1827 ny förordning och reglemente angående lots- och båkinrättningen jämte taxor, vilken förordning med vissa ändringar blev gällande ända till år 1862. Enligt denna förordning skulle främmande nationers fartyg, öppna farkoster och båtar, av vad djupgående som helst, taga kronolots vid alla lotsplatser, som passerades. För alla svenska och norska däckade eller odäckade handelsfartyg, vilka seglade inomskärs inrikes orter emellan ävensom för kronans lastdragare medgavs rätt att färdas utan lots; dock borde de taga lots vid all fart från öppen sjö till nästa lotsombyte. Lotspenningar skulle erläggas i förhållande till varje fartygs vid lotsningen befintliga djupgående och den lotsade vägens längd. Hemvägskost skulle lotsen tilldelas i torrföda efter en halv portion för varje tysk mil, som återvägen till dess station utgjorde. Huru hemvägskosten eller ersättning därför skulle beräknas, var närmare stadgat, och det var lotsen obetaget att utfå denna hemvägskost in natura eller kontant.

Genom kungl. brev den 6 april 1838 gavs den förklaring till 1827 års författning, att alla inhemska fiskefartyg, vilka ginge till eller komme från fiskerierna, skulle vara fritagna från skyldigheten att begagna sig av

lots med vissa villkor, varibland det att fartygen icke vore såsom handelsfartyg däckade och bemastade.

Efter åtskilliga framställningar från olika håll medgavs genom kungl. kungörelsen den 12 februari 1861 frihet i vissa fall från skyldigheten att anlita lots vid infart från öppen sjö. Alla inhemska samt andra till kustfart i riket berättigade fartyg och båtar som tillhörde enskilda personer ävensom kronans lastdragare och andra flottan tillhörande fartyg av mindre än sex fots djupgående, skulle, då de ginge inrikes orter emellan, vara frikallade från skyldigheten att, vid infart från öppen sjö, nyttja kronolots till första lotsombyte.

Denna lotsfrihet innebar ej frihet från avgifter, utan skulle för fartyg, vars befälhavare begagnade sig av den medgivna friheten, i stället för lotspenningarna, såsom bidrag till lotsarnas underhåll erläggas en efter vissa närmare angivna grunder beräknad s. k. infartavgift.

Den 9 juli 1862 utfärdades ny förordning och reglemente för lots- och fyrinrättningen i riket jämte två därtill hörande taxor. Enligt denna förordning skulle med vissa undantag främmande nationers örlogsfartyg av vad djupgående som helst samt alla fartyg och båtar tillhörande enskilda personer av sådan nation, som icke vore till kustfart i riket berättigad, vara skyldiga att antingen de komme ifrån eller avginge till utrikes ort eller ginge ifrån en svensk hamn till en annan, taga lots såväl vid infart från öppen sjö, som ock vid alla lotsplatser de passerade. Alla inhemska samt andra till kustfart i riket berättigade, enskilda personer tillhörande fartyg och båtar, som icke särskilt undantoges, skulle, då de komme från utrikes ort, vid infart från öppen sjö taga lots samt sådan därefter genom alla lotsleder begagna, så länge de innehade last, vilken de å utrikes ort intagit. När nämnda fartyg och båtar avginge till utrikes ort, skulle de begagna lots från inlastningsstället ut till öppen sjö. Såsom öppen sjö ansågs Kattegat, Öresund, Östersjön, Ålands hav och Bottniska viken. Lotspenningar skulle beräknas efter den ena eller den andra av de tvenne taxorna, uti vilka till förut stadgade avgiftsbelopp lagts ersättning till lotsarna för hemvägskost efter beräkning av 40 öre riksmünt för varje lotsad sjömil. Fartyg, som begagnade sig av medgiven frihet från skyldigheten att taga lots, skulle, då de komme från öppen sjö, erlägga infartspenningar. Genom kungl. kungörelse den 31 dec 1868 förordnades, att infartspenningar skulle från och med den 1 febr. 1869 upphöra att utgå.

Sedan under de därpå följande åren 1862 års bestämmelser angående lotspliktigheten undergått jämkningar i åtskilliga avseenden, anhöll riksdagen i skrivelse den 14 maj 1880, det täcktes Kungl. Maj:t låta i gällande lotstaxa införa sådan ändring, att fartyg under 40 ton måtte befrias från skyldighet att begagna lots. I överensstämmelse med denna riksdagens fram-

ställning stadgades genom kungörelse den 6 augusti 1880, att alla, enskild person eller bolag tillhöriga, svenska eller till kustfart här i riket berättigade utländska fartyg av 40 tons dräktighet och därunder skulle från och med den 1 september sistnämnda år vara frikallade från att taga lots.

Den 15 februari 1881 utkom ny förordning angående lotsverket varigenom infördes en vidsträckt lotsfrihet och lotsavgiftsfrihet. I 1 § av denna förordning stadgades i huvudsak, att fartygsbefälhavare, som ansåge sig kunna med tillhjälp av fartygets vanliga besättning föra det fram utan anlitan av främmande lotsbiträde, icke skulle hava skyldighet att tillkalla kronolots eller erlägga lotspenningar. År 1894 blev lotsplikten ånyo utsträckt, i det att uti en kungl. kungörelse den 13 april 1894 stadgades, att när fartyg ankomme från eller avginge till utländsk ort skulle, med vissa angivna undantag, anlitas kronolots såväl vid infart från och utgång till öppen sjö som ock vid alla lotsplatser det passerade. Såsom öppen sjö ansågs Kattegat, Öresund, Östersjön, Ålands hav och Bottniska viken. Från lotsskyldighet frikallades bl. a. svenska fartyg av 40 tons dräktighet eller därunder, ävensom dylika fartyg, tillhörande nation, som traktatsenligt skulle här i riket i fråga om fartygsumgälder behandlas lika med den mest gynnade nation.

Genom kungl. kungörelsen den 27 november 1891 infördes den i huvudsak ännu gällande bestämmelsen rörande lotspliktigheten. Den allmänna regeln härför återfinnes i 1 § av nämnda kungörelse och lyder med sedermera vidtagna ändringar numera sålunda: »När fartyg, som icke är i främmande stats tjänst, ankommer från eller avgår till utländsk ort, skall kronolots anlitas för fartygets vägledning i alla de i gällande lotsledsförteckning upptagna lotsleder och övriga inomskärs belägna, av lotsen kända farleder, som passeras, i förra fallet från öppen sjö eller riksgränsen till första lossnings eller lastnings-, ävensom till plats, som anlöpes för uppläggning eller, om fartyget innehar last för inhämtande av order, oavsett om fartyget varit destinerat till eller inklararats vid annan svensk ort, och i senare fallet från sista lastningsorten eller om fartyget är barlastat från sista avgångsorten till öppen sjö». Såsom öppen sjö anses Skagerack, Kattegat, Öresund, Östersjön med Kalmarsund söder om Grimskär och norr om Skäggenäs, Ålands hav samt Bottniska viken.

Från skyldighet att anlita kronolots äro enligt 1 § 2 mom. lotsstadgan befriade dels kronans fartyg dels ock nedannämnda fartyg, såväl svenska som utländska, vilka traktatsenligt skola i avseende å skyldighet att anlita kronolots vara med svenska fartyg likställda, nämligen:

a) fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 40 ton, så framt det icke bogserar lotspliktiga fartyg;

b) ångfartyg, som gör regelbundna resor endast mellan svenska och danska orter vid Öresund ävensom isbrytarefartyg, då det för isbrytning användes;

c) fartyg på resa mellan svensk ort och utländsk plats belägen vid Östersjön, Öresund, Bältena, Kattegatt eller Skagerack intill linjen Lindesnäs—Hanstholm, dels när det passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan inomskärs belägen farled, vilken tillhör annat lotsdistrikt än det, varinom den svenska orten är belägen, dels vid passerandet av lotsled eller annan farled i Öregrunds skärgård, i händelse den svenska orten är belägen norr om breddgraden för Örskärs fyr;

d) fartyg, som för proviantering, kolning, dödsfall ombord eller ogynnsam väderlek går in till och därefter direkt till sjös ut ifrån svensk hamn eller redd utan att i något fall landsätta andra passagerare än sjuka eller avlidna eller ombordtaga passagerare eller verkställa lossning eller intaga annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter för fartygets eget behov;

e) fartyg, som gör resor endast mellan svensk ort och utländsk innanför linjen Lindesnäs—Hanstholm belägen plats, när det passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan farled, för lotsning varigenom fartyget under det löpande kalenderåret erlagt fulla lotsavgifter 60 gånger, om det är ångfartyg eller lastpråm, och sex gånger om det är segelfartyg, med iakttagande att, om lotsledens ändpunkter sammanfalla med ändpunkt av lotsled i motsatt riktning eller lotsleden till hela sin längd utgör en del av annan i motsatt riktning gående lotsled, lotsavgifterna skola hava erlagts angivet antal gånger antingen i endast en riktning eller ock sammanlagt i båda riktningarna; samt

f) fartyg, som vid resa för att idka fiske eller annan fångst på havet utgår eller utgått från svensk hamn och vars avgiftspliktiga dräktighet icke uppgår till 130 ton; dock att befrielse icke åtnjutes av fartyg, som under resan anlöper utländsk hamn, så framt ej detta sker allenast för fartygets utrustning eller för att bereda eller avsätta den under resan gjorda fångsten.

Uti ett den 15 maj 1900 avgivet utlåtande rörande vissa sjöfartsavgifter framhöll den s. k. handels- och sjöfartskommittén, att det syntes kommittén lämpligt, att för segelfartygen lots- och lotsavgiftsvånget inträdde först vid ett högre tontal, i synnerhet som en sådan lättnad huvudsakligen komme svenska segelfartyg till godo och därjämte ägde sitt berättigande däruti, att befälhavarne å dessa mindre segelfartyg oftast vore väl förtrogna med de farvatten invid våra kuster, där de framförde sina fartyg. Kommittén hemställde därför att från skyldighet att anlita krono-

lots måtte befrias segelfartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstege 100 ton. Kommitténs berörda framställning föranledde emellertid icke till den åsyftade utvidgningen av lotsfriheten.

I äldre tider hade lotsarna eller de s. k. styrmännen egentligen till skyldighet att lotsa kronans fartyg. På grund härav utgjordes den dem härför tillkommande ersättning såsom ovan nämnts av dem tillkommande friheter för sina hemman. Sedan lotsarna emellertid ålagts skyldighet att betjäna den allmänna sjöfarten, tillerkändes dem rätt att härför uppbära avgifter av dem, som begagnade sig av deras hjälp, och utfärdades därför lotstaxor, varefter lotsarnas ersättning skulle utgå.

Jämlikt kungl. förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881, enligt dess lydelse härutinnan på grund av kungl. kungörelse den 10 februari 1911, skall, då kronolots anlitas för fartygs vägledning genom lotsled eller genom sådan farled, som icke är öppen sjö, vare sig fartyget är lotspliktigt eller ej, för fartygets lotsning erläggas såväl lotspenningar enligt gällande taxa som hemvägsersättning enligt fastställd lotsledsförteckning, dock att i vissa omförmälda fall lotspenningarna skola utgå allenast med hälften av det belopp, som eljest bort utgöras.

Den 27 november 1896 utfärdades kungl. kungörelse angående lotsavgifternas beräkning enligt fastställda nya taxor och lotsledsförteckning.

Lotstaxorna voro till antalet fem. Taxan 1 innehöll de lägsta avgifterna och de följande inneburo en stegrad avgift, som i den femte alltså nådde sin största höjd. Inom varje taxa var den av fartygets dräktighet beroende avgiftsökningen begränsad till en dräktighet av 2,000 ton, så att fartyg med större dräktighet än nyssnämnda tontal ändock icke erlade högre avgift än ett fartyg om 2,000 ton.

Med avseende å tillämpningen av taxor och lotsledsförteckning föreskrives i sistnämnda kungörelse, bland annat, att lotsavgifter utgå för lotsat fartyg med dels lotspenningar i förhållande till fartygets avgiftspliktiga dräktighet och den lotsade vägens längd till belopp, som angives i den lotstaxa, vilken enligt lotsledsförteckningen skall användas i den lotsled, för vilken lotsavgift skall erläggas, dels ersättning för lotsens inställelse och hemresa till det belopp, som under rubrik hemvägsersättning i lotsledsförteckningen finnes upptaget, under iakttagande att den i nämnda förteckning för varje lotsled angivna taxa tillämpas från och med den 16 april till och med den 31 augusti vid lotsning från ort, belägen norr om 60:de breddgraden samt från och med den 1 april till och med den 15 september vid lotsning från ort belägen söder om 60:de breddgraden, men att närmast högre taxa tillämpas övriga tider av året.

Uti sitt ovanomnämnda betänkande upptog den s. k. handels- och sjöfartskommittén till övervägande en omständighet, som förefallit kommittén såsom en oegentlighet, nämligen att lots, då lotspenningar skulle erläggas för lotsning av ett fartyg, åtnjuter hemvägsersättning, även i det fall att lotsning *ej blivit begärd eller av honom utförd*. Det hade, yttrade kommittén, invänts, att hemvägsersättningen i detta fall endast vore ett annat slag av lotsavgift, som vore lika berättigat som lotspenningarna, då lots ej begagnats. På sätt anförd historik visat, hade emellertid hemvägsersättningen ursprungligen varit avsedd att utgöra en ekvivalent för de kostnader en lots, som lotsat ett fartyg, hade att vidkännas för hemresa och underhåll under färden från den plats, där han lämnat det lotsade fartyget. Hemvägsersättning utgick också till en början såsom hemvägskost in natura och lämnades lotsen vid avgång från det fartyg han lotsat. Sedermera hade denna naturaprestation liksom de flesta andra sådana omsatts i penningar och hade i denna form ingått i den dåvarande lagstiftningen. Kommittén, som emellertid ansåge det vara en oegentlighet, att, då lots ej anlätades, fartygen belastades med denna avgift, hemställde, att Kungl. Maj:t täcktes förordna, att hemvägsersättning till lots finge uppbäras endast, då lots för fartyget verkligen anlätats.

Före den vid 1914 års s. riksdag med avseende å sättet för fastställande av lotsverkets stat vidtagna förändring tillfölla lotsavgifterna med hela det influtna beloppet lotspersonalen. Hemvägsersättningen gick omedelbart till den lotsande. Lotspenningarna åter uppsamlades för varje lotsplats och fördelades månatligen emellan platsens personal, i regel i lika delar eller s. k. lotslotter. Lotsens inkomster voro sålunda helt och hållet beroende å sjöfartens livlighet. Då lotsar emellertid måst anställas även vid platser, där sjöfarten varit jämförelsevis obetydlig och alltså lotspenninginkomsten varit ringa, hade det för att bereda nödtorftigt uppehälle åt lotsen och hans familj varit nödvändigt att tilldela honom fyllnad i lotspenninginkomsten. Detta hade skett genom s. k. uppmuntringspenningar, som fått löns karaktär, tillfälligt arvode samt tillfällig avlösningsförbättring.

Den av 1914 års riksdag för lotsverket antagna stat innebär en förändring av sättet för lotsarnas avlöande, varigenom detta principiellt bragtes i överensstämmelse med för andra statens tjänstemannakärer tillämpade lönesystem. Lotsarna skulle från och med år 1915 åtnjuta fast lön samt andel uti de för lotsningen vid vederbörande lotsplats intjänade lotspenningarna, vilka i övrigt skulle ingå till statsverket.

Frågan om storleken av den andel utav lotspenningarna, som borde utgå till lotsarna (lotsningsprovisionen) gav under förarbetena till lots-

verkets nya stat anledning till åtskilliga olika uppfattningar rörande denna frågas rätta lösning.

Redan uti ett utav utav kommitterade för lotsverkets personalförening år 1912 till lotsstyrelsen ingivet förslag, utgörande tillägg till en av kommitterade år 1908 aflåten petition om beredande av förbättrad avlöning enligt nytt avlöningssystem åt lotsverkets personal föreslogs, att i form av tjänstgöringspenningar skulle åtnjutas 50 % av vid platsen inflytande lotspenningar att lika fördelas mellan de vid platsen tjänstgörande i lotsningstur intagna lotsarna. Ut i ett av tillkallade sakkunniga (lotsverkets lönerogleringskommission) den 15 mars 1913 i ämnet avgivet betänkande — däri avlöningarna (lön, tjänstgöringspengar och beklädnadsbidrag) föreslogos till de belopp, vartill de sedermera, dock med ändring ifråga om uppdelningen på lön och tjänstgöringspengar, i staten upptogs eller för överlots 2,000 kronor och för lots 1,400 kronor — föreslogs, att andel i lotspenningarna vid platsen skulle utgå med 30 % t. o. m. en årsuppbörd av 3,000 kr. per lots, med 20 % å överskjutande belopp t. o. m. 5,000 kronors uppbörd per lots och med 10 % å det återstående beloppet.

I denna punkt funnos vid ovannämnda betänkande fogade två särskilda reservationer nämligen utav ledamöterna N. A. Nilsson i Kabbarp samt K. A. M. J:son Martin.

Den förstnämnde uttalade såsom sin mening, att personalens andel i lotspenningarna borde utgöra 40 % därav. Genom att slopa föreslagna hyresbidrag och ålderstillägg hade reservanten utan att fördyra lönerogleringen i dess helhet kunnat öka nämnda provision med 20 %. Helst hade reservanten velat gå upp till en provision av 50 % av den s. k. lotslotten, men av hänsyn till eventuell höjning av lotstaxorna i fråga om det större tonnaget hade han sett sig nödsakad att stanna vid 40 %.

Kommissionsledamoten Martin anförde i sin reservation, att reservanten ansåge, att det i längden bleve för staten billigast att tillerkänna lotsarna största möjliga andel i lotspenningarna; att sjöfarten bäst bleve betjänad av de lotsar, som hade det största möjliga ekonomiska intresset av varje lotsning; att lotspersonalen även för framtiden kunde rekryteras med samma goda resultat, som hittills endast under förutsättning, att själva lotsningstjänsten gjordes så ekonomiskt givande som möjligt, samt att 50 % av lotspenningarna vore den minsta andel, som borde tillerkännas lotsarna.

Uti en i anledning av kommissionens betänkande från lotspersonalen i augusti 1913 till Kungl. Maj:t ingiven skrift, däri personalens önskemål närmare utvecklades, hemställdes, att minst 50 % av vid lotsplats influtna lotspenningar måtte, efter lika fördelning emellan vid platsen eventuellt

anställd överlots eller lotsförman och varje ordinarie eller extra lots, som på eget ansvar efter uppgjord tur lotsade, bliva den andel, var och en hade att tillgodoräkna sig i de fall, då det nya avlöningssystemet komme att tillämpas.

Lotsstyrelsen, som jämväl avgav yttrande över kommissionens förslag, tillstyrkte i detta yttrande, att personalens andel i lotspenningarna måtte bestämmas till 30 % utan avseende å större eller mindre lotspenningeuppbörd. Som stöd härför anförde styrelsen bland annat, att verkställd undersökning utvisat, att föreslagen utvidgning av lotstaxorna icke, såsom kommissionen befarat, skulle medföra någon mera avsevärd ökning av de redan förut väl tillgodosedda lotsarnas inkomst.

Sveriges redareförening samt kommerskollegium delade vidkommande provisionsfrågan den utav kommissionsledamoten Martin reservationsvis uttalade mening och härtill anslöt sig jämväl statskontoret. Tvenne reservanter ville dock stanna vid att lotspenningandelen bestämdes till 40 %. Vid ärendets föredragning anförde departementschefen bl. a. följande.

»I fråga om provisionens belopp hava många olika meningar framställts. Varken lotsstyrelsens eller kommissionens förslag i detta avseende synes mig kunna förordas, enär en provision av 30 % av lotspenningarna måste såsom från sjöfartens målsmän framhållits anses för låg för att tillräckligt effektivt befordra sjöfartens intressen. Sjöfartens målsmän hava framhållit, att 50 % är det minsta, som i provision bör tillkomma lotspersonalen. Då jag emellertid icke kan till fullo ansluta mig till sistnämnda förslag, utan anser mig böra tillstyrka, att personalens lotspenningandel bestämmas något lägre eller till 40 %, sker det av följande skäl.

Därest personalens lotspenningandel bestämmas till 50 %, torde icke därjämte kunna beredas förmånen av ålderstillägg till den fasta avlöningen. Det skulle, såsom statskontoret framhållit, alltför mycket öka kostnaderna och dessutom medföra onödigt hög inkomst för lotsarna å de mest gynnade platserna. Emellertid har vid frågans behandling inför de i sjöförsvarsdepartementet tillkallade sakkunniga framhållits, att förmånen av ålderstillägg är av stor betydelse icke blott för lotsarna vid platser, där lotspenninguppbördens är obetydlig, utan jämväl för personalen å övriga platser, i det att därigenom skulle beredas en säker inkomstökning vid en tidpunkt, då lotsens utgifter i allmänhet stego genom bildande av familj. Vidare har det anförts, att det varken för tjänsten eller för personalen själv varit till gagn, att unga lotsar omedelbart vid sin utnämning kommit till stor inkomst. Det torde där-

för även ur denna synpunkt vara fördelaktigt, att begynnelseavlöningen icke göres så hög, som densamma å vissa platser skulle bliva, om personalens lotspenningandel sättes till 50 %. Inkomsten synes i stället böra efter vissa års tjänstgöring ökas genom ålderstillägg. På grund av sålunda anförda omständigheter, vilka måste tillmätas stor betydelse, och då jag hyser den övertygelsen, att en lotspenningandel av 40 % skall visa sig vara tillfyllest för att vidmakthålla intresset hos lotsarna att i största utsträckning betjäna sjöfarten, vill jag förorda, att lotspenningandelen bestämmas till 40 %, och att i stället den fasta avlöningen höjes medelst ålderstillägg. Beloppet av dessa ålderstillägg synes mig böra, i överensstämmelse med vad kommissionen föreslagit, utgöra 100 kronor och antalet bestämmas till 3 att utgå efter 3, 6 och 9 års tjänstgöring, vartill slutligen efter minst 15 års tjänstgöring kan i sammanhang med utnämning till mästerlots komma ett lönetillägg av 100 kronor».

Vid den kungl. propositionen till 1914 års senare riksdag rörande lotsverket voro fogade av lotsstyrelsen uppgjorda förslag till 5 nya lotstaxor. Dessa taxor upptogo såsom lägsta grupp fartyg under 100 ton. Därefter upptogos grupper, varje grupp omfattande fartyg om 100 ton större dråktighet än för nästföregående grupp t. o. m. gruppen för fartyg om 2000 ton. Närmast följande grupp omfattade fartyg om 2,500 tons, den därpå följande fartyg om 3,000 tons o. s. v. Sista gruppen omfattade fartyg om 8,000 ton och därutöver. Taxor i enlighet med dessa förslag hava sedermera utfärdats.

Lotsverket vann i administrativt hänseende egentlig stadga först genom de åren 1696 och 1697 utfärdade fullständiga författningarna angående lotsväsendet i Sverige och Finland. Enligt dessa hade »styrmanskaptene» vid amiralitetet uppsikt över hela lotsväsendet. Under honom hade en lotsinspektör i Stockholm samt uppsynings- och åldermän å andra platser den närmaste tillsynen över lotseriet. Då förvaltningen av sjöärenden år 1803 inrättades övertog detta verk ledningen av lotsverket. Redan 1809 ägde emellertid en ingripande förändring rum, då lotsverket sammanslogs med den nyinrättade sjömätningskåren, vars chef blev överdirektör för lotsverket. Detta förhållande varade till 1820, då lotsverket erhöll en egen chef med benämning lotsdirektör, vilken emellertid sorterade under förvaltningen av sjöärendena. Genom kungl. reglementet den 21 december 1871 skildes lotsverket från förvaltningen av sjöärendena och inrättades en särskild lotsstyrelse.

Lotsstyrelsen har överinseendet över lotsverket, som omfattar lots- och fyrrinrättningarna jämte livräddningsanstalterna med den till samma in-

rättningar och anstalter hörande personal. Styrelsen är organiserad som ett centralt ämbetsverk med en generaldirektör såsom chef och tre ledamöter, vilka äro chefen för var sin byrå, en kanslibyrå, en lotsbyrå och ett fyringenörskontor. Chefen för lotsbyrån förordnas av Kungl. Maj:t för viss tid eller tillsvidare, sedan generallotsdirektören avgivit förslag å därtill lämplig person, företrädesvis någon som tillhör lotsverkets befäl eller kungl. flottans officerskår. Instruktion för styrelsen är utfärdad den 13 december 1907, däri ändringar föreslagits genom kungl. kungörelsen den 23 april 1909 och den 24 november 1911. Lotsstyrelsen åligger huvudsakligen att vaka över vidmakthållandet av de lotsverket tillhörande inrättningarna, att följa de förhållanden, som betinga utvidgningar eller förändringar av dessa inrättningar, att utfärda lotstaxor i överensstämmelse med av Kungl. Maj:t fastställda beräkningsgrunder, att förvalta de för lots- och fyrinrättningar med livräddningsanstalterna anvisade medlen, att utfärda arbetsordningen och instruktioner för personalen, att bestämma angående utprickning och belysning av allmänna farleder och hamnar i riket samt att i andra frågor beträffande allmänna farleder och hamnar i riket till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddela de yttranden, som av sistnämnda styrelse äskas, och äger lotsstyrelsen därjämte att övervaka, att icke sådana åtgärder vidtagas med avseende på allmänna farleder eller hamnar, att den allmänna sjöfarten därigenom hindras eller försvåras, samt att till förekommande härav så ock för undanröjande av i berörda hänseende uppkomna hinder, hos vederbörande myndigheter göra de framställningar, var till omständigheterna föranleda, eller eljest vidtaga de åtgärder, som enligt vad särskilt stadgats, må på lotsstyrelsen ankomma.

Andra kam-
marens tredje
tillfälliga
utskott.

Genom förevarande motion har motionären velat fästa uppmärksamheten å åtskilliga lotsverket rörande förhållanden, vilka synts motionären vara av beskaffenhet att böra vid en eventuell utredning angående rikets lots- och fyrväsende uppmärksammas med hänsyn till ett behörigt tillgodoseende av den svenska sjöfartens berättigade intressen. Utskottet, som funnit de av motionären framhållna synpunkter i flera avseenden värda beaktande, har här nedan upptagit till skärskådande dessa synpunkter var för sig med iakttagande av det sammanhang, vari några av desamma befinna sig i förhållande till varandra.

Motionären har till en början berört frågan om den i vårt land gällande lotspliktighet och i samband därmed de för lotsningsbesväret till

lotspersonalen — utöver av statsverket lotsarna tillförsäkrad fast avlöning — utgående lotsningsersättningar (lotsningsprovision och hemväggersättning).

Lotspliktigheten eller frågan om i vilken utsträckning fartyg skola vara skyldiga att vid begagnande av vissa farleder anlita lots, utgör den naturliga bakgrunden, emot vilken de övriga i denna del av motionen sammanförda spörsmål äro att betrakta.

Det är uppenbart, att med den ekonomiska organisation, som varit gällande för lotsverket intill dess de av 1914 års riksdag därutinnan beslutade ändringar trätt i kraft, frågor rörande lotspliktigheten ofta kommit att väsentligen lösas under inflytande av två emot varandra ej sällan stridande intressen, sjöfartens och lotsarnas. Så länge lotsarna för sin utkomst voro helt och hållet hänvisade till de av dem intjänade lotsavgifterna, är det tydligt, att vid ställningstagande till från sjöfartshåll framkommet krav å lindring i bestående lotspliktighet, stor hänsyn måst tagas till den minskning uti lotsarnas inkomster, som kunde bliva en följd av ett bifall till ett dylikt krav.

Den i historiken påvisade ständiga svängningen emellan intagna olika ståndpunkter rörande lotspliktigheten utgör en illustration till dessa intresse motsättningars förekomst.

Att 1914 års reform i fråga om lotsverkets ekonomiska organisation uti nu nämnda förhållanden åstadkommit en modifikation till sjöfartens favör, ligger i öppen dager. Det torde ur denna synpunkt numera vara lättare att åstadkomma en prövning av från sjöfartshåll kommande uppslag rörande lotspliktigheten och därmed sammanhängande förhållanden ur sådana synpunkter, som ensamt böra vara avgörande vid en dylik prövning. Helt kan därvid givetvis dock icke lämnas ur sikte, att jämväl efter 1914 lotsarnas ekonomiska ställning om ock i begränsad mån grundats å inflytande lotsningsavgifter.

Motionären synes med sin förevarande framställning icke avse någon rubbning i nu antagna allmänna principer för lotspliktighetens utsträckning. I två särskilda avseenden anser däremot motionären förhållandena böra föranleda till ändringar i gällande lotsstadga.

Enligt motionärens förmenande lämnar det sätt, varå bestämmelserna rörande lotsningspliktigheten avfattats i lotsstadgan, rum för oklarhet eller svårigheter för en rätt tolkning och tillämpning av bestämmelserna. Men motionären hävdar därjämte den uppfattningen, att nämnda bestämmelser måste anses vara av sådan innebörd, att därav föranledas oegentligheter, som borde ur sjöfartens intresse undanröjas. Särskilt skulle de mindre fartygen bliva lidande därigenom att bestämmelserna om lotspliktigheten skulle i många fall tvinga dylika fartyg att, i syfte att

undgå erläggande av lotsavgifter, söka sig utomskärs i stället för att använda sig av inomskärsleder, som erbjöde bättre skydd och under vissa omständigheter gynnsammare navigering än utomskärsseglatsen.

Utskottet har trots sig finna, att motionärens sistberörda anmärkningar icke sakna fog.

Sålunda har vidkommande den formella sidan av saken, Sveriges fartygsbefälhavareförening uti sitt till utskottet över motionen avgivna yttrande anfört, att föreningen, med instämmande i motionens syfte, ville understryka kravet å en utredning, avseende i första rummet en revision och omarbetning av lotsstadgan, som på ett ställe och i en omfattning, som icke lämnade rum för olika tolkningar, skulle sammanföra de många tillägg till och förklaringar av bestämmelserna i den ursprungliga förordningen, vilka under årens lopp tillkommit. Lotsverkets personalförening har även instämt med motionären i denna punkt och därvid framhållit vikten av att lotsstadgan avfattades så, att slitningar mellan befälhavare, redare och lotsar kunde i möjligaste mån undvikas.

Jämväl vad angår de av motionären framhållna reella oegentligheter, som vore en följd av lotsstadgans nuvarande avfattning, anser sig utskottet hava vunnit bekräftelse å desammas förefintlighet.

Dylika oegentligheter, varå exempel anförts såväl i motionen som i ett par vid privata sammankomster av skeppare och andra för frågan inresserade personer i Bohuslän avgivna yttranden, äro uppenbarligen att hänföra till felaktigheter eller brister uti gällande lotsstadga. Och utskottet delar motionärens uppfattning därom, att dessa felaktigheter eller brister, vilka huvudsakligen drabba de mindre fartygen, äro av beskaffenhet att böra undanröjas.

Utskottet kan givetvis icke framlägga något förslag ifråga om erforderliga bestämmelser för lotspliktighetens rationella reglering. I anledning av vad som rörande denna fråga blivit hos utskottet anfört har utskottet dock ansett sig böra framhålla såsom önskvärt, att vid en blivande utredning i ämnet toges under övervägande, huruvida icke sådan begränsning i lotspliktigheten kunde genomföras, att lotsplikt och skyldighet att erlægga lotsavgift föreläge allenast vid infart från öppen sjö till första destinationsort eller vid utfart från sista avgångsort till öppen sjö.

Rörande den tillämpning av lotsstadgan på grund varav hemväggersättning betalats utav lotspliktigt fartyg, även om lots icke använts, framhöll, såsom ovan i historiken anmärkts, redan den s. k. handels- och sjöfartskommittén i sitt utlåtande år 1900, att nämnda omständighet förefallit kommittén såsom en oegentlighet, vadan kommittén hemställde om bestämmelse i syfte, att hemväggersättning till lots finge uppbäras endast

då lots för fartyget verkligen anlitats. Då det uti sistomnämnda utskottet tillhandakomna yttranden framhållits, att ifrågavarande oegentligheter alltjämt äga bestånd, har utskottet funnit sig böra tillkännagiva, att utskottet tillfullo delar den uppfattning, som kommit till synes uti handels- och sjöfartskommitténs berörda utlåtande.

Det andra av motionärens önskemål med avseende å lotspliktigheten, är att gränsen för densamma inträdande måtte höjas från 40 till 100 nettoton.

Såsom skäl för en dylik utvidgning av lotsfriheten anför motionären, att densamma skulle komma den mindre sjöfarten till godo, vilken vore i behov av en dylik lindring, samt att härigenom skulle undanröjas en anledning till den nu ofta förekommande, genom konstlade medel åstadkomna, nedpressning av nettotantalet i ändamål att undgå lotstvang och andra sjöfartsavgifter. Att dylik nedpressning ägde rum innebure ur sjösäkerhetssynpunkt en fara för ifrågavarande fartyg. Härtill komme, enligt motionärens förmenande, att de förbättringar, som under de sista decennierna vidtagits ifråga om belysning och utprickning av våra farleder, åstadkommit, att desamma numera kunde befaras med större trygghet och säkerhet än vad fallet varit vid den tid, då 40-tongränsen fastställdes.

Utav de vid utlåtandet fogade bilagor framgår, att utav de korporationer, vilka haft tillfälle till yttrande i ärendet, de, vilka framför andra kunna sägas representera den mindre sjöfarten, nämligen kanalflottans ångfartygsbefälhavaresällskap och Sveriges segelfartygsförening, framhållit önskvärdheten utav en utvidgning av lotsfriheten i den av motionären åsyftade riktning. Ångfartygsbefälhavaresällskapet föreslår t. o. m. lotsfrihetsgränsens sättande vid 175 bruttoregister-ton. Båda de omnämnda föreningarna framhålla, att den nu gällande gränsen för lotsfriheten tvinga de smärre fartygen till utomskärsseglats, vilket ur sjösäkerhetssynpunkt ofta vore för dessa fartyg mindre tillfredsställande.

Vid övervägande av ifrågavarande spørsmål har utskottet funnit, att det av motionären härutinnan uttalade önskemål färtjänar att tagas i noggrant övervägande.

De utav motionären åberopade uppgifterna rörande antalet fartyg med ett tontal liggande närmast under 40-tonsgrensens med därav följande nackdelar ur ekonomisk och säkerhetssynpunkt synes utskottet giva ett kraftigt stöd åt det av motionären framförda önskemålet.

Under det att vid 1914 års slut antalet handelsfartyg om mellan 20 och 50 ton* uppgick till 459, utgjorde antalet fartyg om mellan 50 och 100

* Här bruttoton.

ton 876, mellan 100 och 200 ton 527, mellan 200 och 300 ton 224, mellan 300 och 400 ton 103, mellan 400 och 500 ton 70, mellan 500 och 1,000 ton 183, mellan 1,000 och 2,000 ton 274, mellan 2,000 och 3,000 ton 71 o. s. v. i fallande antal. Härav framgår, att förevarande spørsmål är av betydelse för en icke ringa del utav handelsflottan, och det är även tydligt att denna del omfattar ett stort antal fartyg, för vars vidkommande de avgifter, varom här är fråga, måste framstå såsom ej oväsentligen betydande.

Ur sjösäkerhetssynpunkt åter synes, beträffande dessa fartyg, lotspliktigheten vara av mindre betydelse än för de större fartygen, och lärur denna synpunkt hinder icke möta för ett tillmötesgående av det ifrågasvarande önskemålet.

Såsom ovan framhållits måste även efter år 1914 års riksdagsbeslut frågor om inskränkning i lotspliktigheten föranleda till ett uppmärksammande av lotsarnas ekonomiska förhållanden. Motionären har också beaktat detta förhållande och förklarat, att en utav vidgad lotsfrihet föranledd minskning uti lotsarnas inkomster påkallade en kompenserings, vilken kompenserings enligt motionärens åsikt, icke borde beröra lotspersonalens fasta arvode, utan taga formen av en ökning av delaktighetsprocenten i intjänta lotspenningar.

För utskottet är det uppenbart, att motionären härigenom berört ett spørsmål, som varit och är föremål för lotspersonalens synnerligen livliga intresse, nämligen höjandet av lotsningsprovisionen till 50 % av de intjänta lotspenningarna.

Av vad som ovan i historiken anförts beträffande förarbetena till 1914 års reform ifråga om lotsverkets stat, framgår med all önskvärd tydlighet, att lotspersonalen enhälligt och oavbrutet intagit den ståndpunkten, att lotsningsprovisionens bestämmande till 50 % vore ett oeftergivligt villkor för att lotspersonalens lönefråga skulle kunna sägas hava blivit bragt till en någorlunda tillfredsställande lösning, innebärande garantier för lotsningens utförande på ett för sjöfarten tillfredsställande sätt och lotspersonalens behöriga rekrytering. Av historiken framgår även, att denna lotspersonalens åsikt vunnit understöd av flera utav de myndigheter, korporationer eller enskilda, vilka haft att i frågan avgiva utlåtande, men i övrigt att meningarna rörande denna sida av löneregleringen varit synnerligen delade.

För utskottet står det väl klart, att även frågan om lotsningsprovisionen och sättet för dess beräkning i sinom tid måste bliva föremål för förnyad undersökning.

Utskottet har däremot icke kunnat finna den nuvarande tidpunkten

lämplig för ett understrykande av kravet å revision av bestämmelserna rörande lotsningsprovisionen. Det är en allmänt känd sak, att förhållandena å ifrågavarande område under de två år, som förflutit sedan den nya lönestatens ikraftträdande, rönt ett synnerligen starkt inflytande av krigstiden, som här åstadkommit resultat, väsentligen avvikande från det normala. I själva verket torde det vid nu nämnda förhållanden icke låta sig göra att basera en för normala förhållanden beräknad kalkyl å de uppgifter rörande lotsinkomsterna, som från nämnda båda år stå till buds.

En utväg vore att söka compensation i höjning av lotstaxan för båtar med högre tontal. Emellertid håller utskottet för sannolikt, att i betraktande av det stora antalet mindre båtar, lotsfrihetens utsträckning beträffande dessa spelar den ekonomiska roll för lotsarna, att den lämpligen ej kan genomföras förrän efter normala tiders inträdande möjligheter beretts att bedöma lotsarnes genom regleringen ändrade ekonomiska förhållanden.

Motionären har även till skärskådande upptagit frågan om lotsarnas tjänstebåtar, och utskottet har funnit motionärens framställning i denna punkt vara förtjänt av särskild uppmärksamhet.

Kostnaden för anskaffande och underhåll av de båtar, som erfordrats för lotsningstjänstens utövande, har sedan gammalt ålegat lotsarna själva. Och häremot har naturligtvis intet varit att erinra så länge inkomsten av lotsningen tillföll lotsarna ensamma.

Av den i ärendet förebragta utredning framgår emellertid oförtydligt, att någon principiell ändring i omförmälda förhållande icke heller inträtt efter 1914 års lönereglering.

Sålunda har 1915 års riksdag godkänt ett statsutskottets uttalande i samband med förordande av anslag för två motorlotskuttrar för Vrångö och Brännö lotsplatser, uppförda under ett extra anslag till säkerhetsanstalterna för sjöfarten, av innehåll att, då någon utredning icke föreläge i fråga om grunderna för bestridande av kostnaderna för anskaffning av ny båtmaterial å de olika lotsplatserna, utskottet velat bestämt uttala, att utskottet med sitt tillstyrkande av Kungl. Maj:ts då föreliggande förslag till anskaffande av motorbåtar vid Vrångö och Brännö icke tagit ståndpunkt i frågan om, huru för framtiden vid nyanskaffning av båtmaterial för lotsverket skulle förfaras. I samband härmed ville utskottet hava uttalat, att då varaktigheten av lotsarnas båtmaterial liksom även den reparationskostnad, som materialen krävde, i icke ringa grad vore beroende av huruvida materialen i fråga väl underhölls, det syntes utskottet önskvärt att sådana

anordningar träffades att lotsarna finge ekonomiskt intresse av att omsorgsfullt underhålla den båtmaterial, som vore dem anförtrodd.

Lotsstyrelsens uppfattning i denna fråga framgår av styrelsens vid detta utlåtande såsom bilaga fogade yttrande. Lotsstyrelsen yttrar här, att genom de utfärdade bestämmelserna angående hemväggersättningen i främsta rummet avsetts ett reglerande av den ersättning till lotsen, som skall utgå för hans inställelse och hemresa vid lotsning *och såmedelst även för anskaffning, underhåll och drift av de för nämnda inställelse och hemresa i vanliga fall erforderliga tjänstebåtar.*

Denna lotsstyrelsens åskådning har även godtagits av löneregleringskommissionen, som i sitt utlåtande yttrade, att kommissionen för sin del icke hade något att erinra emot, att hemväggersättningen fortfarande tillfölle den lotsande för att i den mån den ansåges därtill kunna lämna tillgång, även användas för de av lotsstyrelsen angivna ändamål, underhålls-, amorterings- och driftkostnader för lotsverkets båtar.

Utskottet ansluter sig till den av motionären i denna del av ärendet hävdade ståndpunkt. I likhet med vad som från kanalflottans ångfartygsbefälhavaresällskap framhållits, håller utskottet före, att en väsentlig förändring med avseende å lotsarnas skyldighet att hålla tjänstebåtar inträtt i och med 1914 års lönereglering. Utskottet förmenar, att sedan statsverket i den utsträckning, som skett sistnämnda år, övertagit ansvaret för tillgodoseendet av lotsverkets behov, det principiellt även bör åligga staten att tillhandahålla de för lotsningens behöriga utövande erforderliga redskap.

Detta krav framstår så mycket mera såsom med rättvisa och billighet överensstämmande, som den genomförda löneregleringen i vissa fall för lotsarna medfört en försämrad ekonomisk ställning, vartill kommer den väsentliga ökning uti ifrågavarande kostnader, som förorsakats av ökade anspråk å materialens beskaffenhet och den allmänna prisstegringen.

Vidare kan påvisas, att hemväggersättningarna, långt ifrån att lämna tillgång till anskaffande och underhåll av tjänstebåtar, i åtskilliga fall visat sig otillräckliga att fylla hemväggersättningens egentliga uppgift eller den att täcka lotsens kostnader för hemfärden. Utskottet anser sig därför böra förorda motionärens hemställan om utredning rörande sättet för anskaffning, underhåll och drift av lotspersonalens båtar, men vill samtidigt uttala, att det intet har att erinra emot den synpunkt, som statsutskottet vid 1915 års riksdag framhållit vidkommande lämpligheten av en sådan anordning, att lotsarna bleve ekonomiskt intresserade av ett omsorgsfullt underhåll av dem anförtrodd materiel.

Den förevarande motionen åsyftar vidare en hemställan om begäran, att det program, som uppgjorts för nya och förbättrade säkerhetsanstalter för sjöfarten måtte på nytt upptagas till övervägande.

Motionärens framställning i denna punkt synes vara betingad av farhågor för att den genom kriget föranledda ökningen i kostnad för att bringa till utförande redan beslutade, för sjöfarten nödiga säkerhetsanstalter, skulle åstadkomma, att dylika arbeten i brist å därför erforderliga nödiga medel bleve undanskjutna.

Utskottet delar motionärens uppfattning om vikten av att anstalter för sjösäkerhetens bevarande och ökande väl tillgodoses. De nuvarande exceptionella ekonomiska förhållandena kunna och bära givetvis beaktas även vid nyanskaffningar för lotsverkets räkning. Men då befintligheten av nödiga säkerhetsanstalter för sjöfartens räkning är ett erkänt allmänt intresse, torde, sedan staten åtagit sig den ekonomiska risken och ansvaret för lotsverket, på staten ankomma att tillse att nödiga säkerhetsåtgärder vidtagas utan den starka begränsning, som till äventyrs kan förorsakas av lotsverkets tillfälliga ekonomiska ställning eller av en gång under andra ekonomiska förutsättningar fastställda byggnadsplaner. Det tillkommer därför enligt utskottets uppfattning lotsstyrelsen att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag till säkerhetsanstalters vidtagande, som styrelsen finner nödiga, vilka förslag i vederbörlig ordning få bliva föremål för statsmakternas pröfning.

I motionen har motionären slutligen berört lotsstyrelsens organisation med hänsyn till möjligheten av att åstadkomma en direkt representation för sjöfartsintressena inom styrelsen.

Rörande behovet av en dylik representation, anordnad i överensstämmelse med det sätt, varå dylik representation för vissa särskilda intressen anordnats i vissa av trafikverkens styrelser (järnvägsfullmäktige, telegraffullmäktige) hava meningarna visat sig delade.

Sålunda har kommerskollegium förklarad, att kollegii erfarenhet icke gäve vid handen att ur sjöfartens synpunkt behov av en särskild dylik representation gjort sig gällande. Lotsstyrelsen har framhållit, att genom en dylik anordning lätt kunde föranledas osäkerhet i ledningen av lotsverkets angelägenheter och en icke önskvärd förskjutning i ansvaret för lotsstyrelsens åtgöranden, men har styrelsen i övrigt förklarad sig icke hava något att erinra mot förslaget.

Utskottet kan för sin del icke tillmäta de utav lotsstyrelsens framställda betänkligheterna någon avgörande betydelse. Till någon delning av ansvaret kan den ifrågasatta anordningen icke föranleda, då därigenom icke åsyftas någon förändring i beslutanderätten för styrelsen. Då utskottet icke kan undgå att finna, att en sådan representation, som av motionären ifrågasatts, kunde uti ett verk med lotsstyrelsens organisation hava en uppgift att fylla, har utskottet funnit, att motionärens ifrågavarande förslag bör vid en blivande utredning rörande lotsverket tagas under omprövning.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa:

att andra kammaren i anledning av herr Thores motion nr 49 måtte för sin del besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa en utredning angående rikets lots- och fyrväsende med beaktande av de utav utskottet härovan framhållna synpunkter samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Utskottet.

Då de av andra kammarens utskott framhållna synpunkter i fråga om behoven av revision och omarbetning av lotsstadgan, särskilt i fråga om regleringen av lotsplikten ävensom rörande gällande bestämmelser angående bestridande av kostnaden för anskaffande och underhåll av lotsarnas tjänstebåtar synes vara värda allt beaktande, anser utskottet, att utredning i angivna avseende är av behovet påkallat. Utskottet anser sig dock böra framhålla, hurusom nämnda spörsmål näppeligen kunna eller böra lösas annat än i samband med frågan om lotsarnas avlöningsförhållanden i dess helhet.

Även frågan om sådan ändrad organisation av lotsstyrelsen, att handelssjöfartens intressen bliva bättre tillgodosedda, synes utskottet böra bliva föremål för utredning, varemot motionärens hemställan i fråga om anslaget till säkerhetsanstalter för sjöfarten, på sätt andra kammarens utskott anført, icke synes böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida, då det torde böra överlåtas åt lotsstyrelsen att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag härutinnan, som av omständigheterna påfordras.

Utskottet hemställer således,

att första kammaren måtte biträda andra kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 5 juni 1917.

På utskottets vägnar:

TH. BORELL.

Bilagorna till detta utlåtande äro desamma, som återgetts i Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 15 (13 saml. 3 avd. 15 häft.) och omtryckas därför ej här.