

Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 3 mars 1939 kl. 2 e. m.

Andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 3, i anledning av väckt motion angående bostadsförhållandena å den svenska handelsflottans fartyg.

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess *andra* tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 344, har herr *Senander* m. fl. hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj: t måtte hemställa om en allsidig och grundlig utredning av bostadsfrågan i svenska handelsfartyg samt att snarast möjligt framläggas förslag om sådan ändring av Kungl. Maj: ts förordning av den 20 maj 1927 angående bostäder å fartyg, att en mera tidsenlig och hygienisk bostadsstandard uppnås. *Motionen.*

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat utlåtande från kommerskollegium ävensom berett Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet tillfälle att inkomma med yttranden. Den sålunda sammanbragta utredningen återfinnes såsom bilagor (nr 1—3) till detta utlåtande. *Yttranden.*

I likhet med motionärerna finner utskottet de i motionen framställda önskemålen i och för sig värda beaktande. Av det av kommerskollegium avgivna utlåtandet framgår emellertid, att frågan är föremål för statsmyndigheternas ständiga uppmärksamhet och att åtgärder i motionens syfte vidtågas i den mån skäliga hänsyn till fartygsbeståndets art (såsom vid reparationer, ombyggnader etc.) och omständigheterna i övrigt tillåta. Vid dylikt förhållande och då statmakterna helt nyligen i samband med införande av sjöarbetsstidslagen pålagt rederierna vissa förpliktelser, vilka i många fall kunna medföra avsevärda utgifter och praktiska svårigheter att anpassa fartygsbeståndet efter de nya kraven, anser sig utskottet sakna tillräcklig anledning att nu påyrka positiva åtgärder för realiserande av motionärernas krav utan hemställer därför, *Utskottet.*

att här ifrågavarande motion, nr 344, icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 24 februari 1939.

På utskottets vägnar:
GUSTAF NILSSON.

Närvarande: Herrar *Nilsson* i Kristinehamn, *Persson* i Norrby*, *Silfverbrand*, *Lindholm*, *Söderdahl*, *Kylin*, fru *Alvén*, herrar *Nilson* i Eskilstuna, *Hansson* i Hönö* och *Andersson* i Surahammar.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Bil. 1 a.

Stockholm den 22 februari 1939.

Till Riksdagens andra kammarens andra tillfälliga utskott.

Enligt remiss den 3 februari 1939 har Kungl. Maj:t anbefallt Kommerkollegium att till Eder avgiva yttrande i anledning av en inom andra kammaren av hr Senander m. fl. väckt motion (nr 344) angående skrivelse av Riksdagen till Kungl. Maj:t om en allsidig och grundlig utredning av svenska handelsfartygs bostadsfråga och om sådan ändring av förordningen angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda att en mera tidsenlig och hygienisk bostadsstandard uppnås.

I anledning härav får Kollegium anföra följande.

Uti den i samband med fartygsinspektionens inrättande utfärdade förordningen av den 23 december 1915 (nr 514) angående fartygs byggnad och utrustning förefunnos i sjätte kapitlet föreskrifter angående bostäder ombord för fartygs personal m. m. Dessa föreskrifter skulle träda i kraft den 1 april 1916, dock att i fråga om fartyg, som då redan nyttjades till sjöfart eller till vilket kölen då redan blivit sträckt, föreskrifterna skulle löpa till efterrättelse först från och med den 1 januari 1920. Med avseende å de den 1 april 1916 sålunda befintliga fartygen uppsköts föreskrifternas ikraftträdande gång på gång för kortare tid, ända till dess att genom kungörelse den 8 december 1922 (nr 612) bestämdes att uppskovet skulle gälla tillsvidare. Härigenom kommo föreskrifterna aldrig att träda i kraft för det stora flertalet fartyg.

Under tiden pågick utarbetande av en särskild förordning angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda. Den 21 maj 1920 avgåvo de s. k. skeppstjänstkommitterade förslag till dylik bostadsförordning. Detta förslag undergick därefter granskning hos ett flertal sammanslutningar på sjöfartens område liksom hos Kollegium och Socialstyrelsen, vilka myndigheter avgåvo särskilda utlåtanden över förslaget till Kungl. Maj:t. Med ledning av den utredning, som sålunda kommit till stånd, utfärdade Kungl. Maj:t den 20 maj 1927 (nr 185) den ännu gällande bostadsförordningen.

Denna bostadsförordning — liksom 1915 års ovanberörda bostadsföreskrifter — avser i huvudsak endast handelsfartyg (se 1 och 23 §§) och är det allena dylika fartyg, som i det följande åsyftas. Bostadsförordningen trädde i kraft den 1 augusti 1927. Fartyg, som före den 1 juni samma år redan inrättats i enlighet med bostadsföreskrifterna av år 1915, undantogs dock i allmänhet från flertalet av bostadsförordningens föreskrifter. Därjämte bestämdes i bostadsförordningen vissa kortare uppskov med ikraftträdandet för fartyg, vilkas köl sträckts före den 1 april 1916 (se övergångsbestämmelser).

Mot bostadsförordningens föreskrifter riktas i motionen vissa erinringar.

Sålunda anmärkes på att förordningen såsom minimimått för sovrum anger 2,05 kbm:s rymd och 0,5 kvm:s fri durkyta per man. Det är visserligen riktigt, att förordningen upptager dessa minimimått, men avse desamma endast fartyg med en bruttodräktighet understigande 300 registerton. Å dylika mindre fartyg låter det sig givetvis icke göra att uppställa samma krav ifråga om

utrymme i sovrummen som å andra fartyg. Beträffande dessa senare äro förordningens krav i dylikt avseende väsentligt större, i det att den härvidlag fordrar, att i sovrummen för varje man finnes en rymd av minst 3,4 kbm och en fri durkyta av minst 1 kvm (se 6 §).

Vidare anmärkes i motionen på att kvinnlig personal enligt bostadsförordningen kan hänvisas till salongs- eller hyttutrymme, som om dagen tages i anspråk för annat ändamål. Förordningen medger visserligen, att dylikt utrymme får användas till sovrum för kvinnlig personal, men är det att bemärka, att medgivandet endast gäller under den förutsättningen att fråga är om Östersjö- eller inskränkta fart och att Kollegium lämnat sitt tillstånd till utrymmets användning för ändamålet (se 3 §). Kollegium är fullt ense med motionärerna om att det vore önskvärt, att ifrågavarande personal ej behöfde anvisas sovrum, som om dagen tagas i anspråk för annat ändamål. Det har emellertid, såsom synbarligen vid förordningens tillkomst även förutsetts, visat sig oundgängligt att ordna det så på en hel del mindre fartyg med begränsade utrymmen. Olägenheterna härmed minskas dock väsentligt därigenom, att de av Kollegium lämnade tillstånden i regel avse fartyg, vilka ej äro i trafik under natten, och till avgjort övervägande del fartyg, vilka äro upplagda under den årstid, då olägenheterna göra sig mest gällande, nämligen under vintern.

För Kollegium framstår det såsom en angelägenhet av vikt att hygien och trevnad i sjöfolkets bostäder ombord vederbörligen tillgodoses. Frågan är emellertid om något står att vinna i detta hänseende genom att såsom motionen åsyftar, igångsätta en utredning i och för bostadsförordningens omarbetning. Det är nämligen att beakta, att en utredning av allsidig och grundlig beskaffenhet angående sjöfolkets bostäder, såsom ovan berörts, ägt rum i samband med förordningens tillkomst. Den standard ifråga om bostadsförhållandena ombord, som i förordningen uppställles, torde ungefärligen motsvara de högsta i utlandet tillämpade. Kollegium, som under årens lopp låtit fartygsinspektionen verkställa noggranna undersökningar av besättningens bostäder på praktiskt taget hela den svenska handelsflottans fartyg av den storlek att bostadsföreskrifterna äro tillämpliga, har kommit till den uppfattningen, att någon högre standard än den, som bostadsförordningen uppställer, för närvarande icke kan, med hänsyn till förhållandena ombord och sjöfartens internationella karaktär, skäligen genomföras. Vad beträffar den i motionen framförda åsikten att Genèvekonventionen angående bl. a. bemanning å fartyg skulle påkalla en revision av bostadsförordningen, får Kollegium framhålla, att denna konvention icke åsyftar att reglera bostadsfrågan ombord och att konventionen, i betraktande av att den kan föranleda höjning av besättningens antal, svårligen torde kunna tagas till intäkt för att föreskriva ökade bostadsutrymmen och bekvämligheter per man räknat.

Den standard bostadsförordningen anger har i allt väsentligt kunnat upprätthållas beträffande fartyg, till vilka kölen sträckts här i landet efter bostadsförordningens ikraftträdande, i det att för dessa fartygs del inga eller ock allenast oväsentliga eller av särskilda förhållanden påkallade eftergifter medgivits från förordningens föreskrifter.

Med avseende å bestämmelser, som beröra fartygs byggnad och inredning, uppträder i allmänhet den egentliga svårigheten att genomföra desamma, då fråga är om fartyg från tiden före bestämmelsernas ikraftträdande. Så har även varit förhållandet med bostadsförordningens föreskrifter. Såsom i den

här ovan lämnade redogörelsen berörts, äro de i förordningen stadgade eftergifterna till förmån för äldre fartyg begränsade till vissa tider. På grund härav hava frågor om eftergifter för dylika fartyg i regel kommit att behandlas särskilt för varje fall. Detta har då underkastats en ingående individuell prövning. Vid dessa prövningar har Kollegium brukat taga såsom norm att söka bringa bostadsförhållandena ombord såvitt möjligt i nivå med bostadsförordningens standard och att medgiva avvikelser härifrån, endast därest oskäliga svårigheter eljest skulle uppstå.

I motionen har framhållits, att det, på grund av dispenser från förordningens föreskrifter, ofta händer å fartyg, att tvåmanshytter icke förekomma utan att i stället ända upp till 8 man sammanföras på ett mycket begränsat utrymme. Med avseende härå torde vara att bemärka, att tvåmanshytter för manskapet ej fordrades enligt 1915 års bestämmelser och att det endast är beträffande maskindrivna fartyg om 1,200 bruttoregister-ton eller mera som bostadsförordningen uppställer dylik fordran (se 4 §). Till jämförelse må nämnas, att i Danmark och, såvitt Kollegium har sig bekant, i England tvåmanshytter för manskap ej fordras å något fartyg samt att i Norge från dylik fordran äro undantagna, förutom segelfartyg, alla fartyg under 1,500 bruttoregister-ton. Allenast i ett par fall, alltså rent undantagsvis, har Kollegium godtagit en skans för ovan nämnda i motionen angivna antal man i stället för enligt bostadsförordningen fordrade tvåmanshytter. Över huvud taget har Kollegium endast då så ansetts oundgängligt beviljat eftergift från berörda fordran, dock att i vissa fall därjämte beaktats, att förefintligt utrymme kunnat bättre utnyttjas för manskapets trevnad, därest det disponerats för en skans med flera kojor än om det uppdelats i tvåmanshytter. Vid sådana förhållanden torde det ej med fog kunna påstås, att manskapets intressen blivit åsidosatta genom dispenserung från stadgandet om tvåmanshytter.

Vid den kontroll, som sjöfolkets bostadsförhållanden ombord varit underkastade från fartygsinspektionens sida, har det otvetydigt visat sig, att dessa bostadsförhållanden utvecklat sig i riktning mot det bättre. För att ej hämma denna utveckling genom dispenserung från bostadsförordningens fordringar för längre tid än som verkligen påkallas har det varit Kollegium angeläget att, bortsett från de fall då dispens beviljats för viss angiven tid, begränsa dispensererna till att gälla allenast tillsvidare. När fartyg, i de delar, där bostäderna äro belägna, skall undergå ombyggnad eller större reparation, är det understundom möjligt att utan allt för stora svårigheter vidtaga sådana förbättringar med avseende å bostäderna, som under vanliga förhållanden ej anses rimligen kunna påfordras. Vid dylik ombyggnad eller reparation kan sålunda lämpligt tillfälle visa sig vara för handen att helt eller delvis återkalla för fartyget beviljade dispenser från bostadsförordningens föreskrifter. För att hålla sig underrättat om sålunda uppstående möjligheter att återkalla dispensererna har Kollegium till samtliga förste fartygsinspektörer avlatit rundskrivelse, av vilken ett exemplar bifogas. Det är Kollegii avsikt att på detta sätt utöva förlöpande kontroll över behovet av beviljade dispensers fortbestånd och att efter hand vidtaga de inskränkningar av dispensererna som därvid kunna befinnas möjliga.

Någon ytterligare åtgärd i fråga om bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda är, enligt Kollegii uppfattning, åtminstone för närvarande icke erforderlig.

Kollegium får alltså såsom sin mening uttala, att anledning nu icke föreligger att vidtaga i motionen åsyftade utredning och författningsändring.

I avgörandet av detta ärende har — jämte undertecknade — deltagit kommerserådet Landberg och byrådirektören Eggert.

AXEL GJÖRES.

Hjalmar Sjöholm.

/O. Koch.

Bil. 1 b.

Stockholm den 22 februari 1939.

Till samtliga förste fartygsinspektörer.

Undergår fartyg, för vilket eftergift från bostadsförordningens föreskrifter meddelats, ombyggnad eller större reparation i de delar, där sjöfolkets bostadsinredning är belägen, torde i vissa fall möjlighet föreligga att, utan oskäligen svårigheter, ändra inredningen så, att eftergiften, helt eller delvis, blir obehörlig och kan återkallas.

Kungl. Kommerskollegium får för den skull anmoda Eder att envar beträffande sitt distrikt, vid erhållen kännedom om att fartyg, varom ovan sägs, undergår eller skall undergå dylik ombyggnad eller reparation, till Kollegium insända uppgift härom med yttrande om i vad mån möjlighet av ovanberörda slag föreligger.

På Kungl. Kommerskollegii vägnar:

Hjalmar Sjöholm.

/O. Koch.

Bil. 2.

*Riksdagens andra kammares andra tillfälliga utskott, Riksdagshuset,
Stockholm.*

Sedan riksdagens Andra kammares andra tillfälliga utskott berett Sveriges Redareförening tillfälle avgiva yttrande i anledning av motion nr 344 i Andra kammaren av herr Senander m. fl. angående bostadsförhållandena å den svenska handelsflottans fartyg får föreningen härmed andraga följande.

I motionen framhålles inledningsvis, att bostadsförhållandena i den svenska handelsflottans fartyg äro sådana, "att de utan tvekan kan betecknas som

olidliga". För en var, som närmare satt sig in i förhållandena, måste detta påstående betraktas som ovederhäftigt och vittnar om bristande kännedom om de verkliga förhållandena. Den nu gällande bostadsförordningen innehåller, oaktat densamma varit i kraft något mer än 10 år, bestämmelser, som tillförsäkra sjöfolket bättre bostadsförhållanden än i de flesta övriga sjöfartsländer. Det är också allmänt bekant, att bostadsstandarderna å våra fartyg är högre än å utländska fartyg, exempelvis engelska, och i ännu högre grad å fartyg hemmahörande i de baltiska staterna, från vilka vårt lands fartyg äro utsatta för stark konkurrens, åtminstone när det gäller trampfarten. Detta allmänt kända faktum erkännes också från utländskt håll, och från sjöfolkets egna organisationer uttalas ofta erkännanden i anledning av vad som från redarehåll under senare tid gjorts till förbättrande av bostadsförhållandena.

I motionen anföres såsom exempel, att manskapet tvingas bo i rum med ett luftutrymme, som endast uppgår till 2,05 kbm och en durkyta om 0,5 kvm per man. I anledning härav torde uppmärksammas, att bostadsförordningen såsom minimimått föreskriver, att för varje person i sovrum skall finnas en rymd av minst 3,4 kbm och en fri durkyta av minst 1 kvm. Endast å de små fartyg, vars bruttodräktighet understiger 300 ton, kunna ifrågavarande mått få minskas till de av motionärerna angivna.

I motionen säges vidare, att kvinnlig personal kan hänvisas till salongs- och hyttutrymme, som om dagen tages i anspråk för andra ändamål, i anledning varav dylik personal ofta inhyses i försalonger, rökhytter och liknande utrymmen, varigenom vederbörande praktiskt taget saknar bostad i detta ords egentliga bemärkelse. Häremot får anföras, att bostadsförordningen föreskriver, att sovrum ej få användas till annat än bostad, men att efter Kommerskollegii medgivande å fartyg i Östersjö- eller inskränkta fart sovrum för kvinnlig personal må utgöras av sådant salongs- eller hyttutrymme, som om dagen tages i anspråk för annat ändamål. De fartyg, som här kunna ifrågakomma, utgöras praktiskt taget uteslutande av s. k. skärgårdsbåtar, vilka endast hava korta gångtider och mestadels ligga i hamn nattetid. Det bör jämväl uppmärksammas, att fartyg av nu ifrågavarande art i stor utsträckning äro säsongfartyg och endast äro i trafik under den varmaste årstiden. Undantagsstadgandet i bostadsförordningen har givetvis betingats därav, att ifrågavarande fartyg varken ekonomiskt sett eller av utrymmesskäl skulle kunna bära ett konsekvent genomförande av bostadsförordningens föreskrifter. Myndigheterna hava därför ansett sig i förekommande fall kunna lämna vissa eftergifter från förordningen.

I avseende å Kommerskollegii rätt att meddela dispens från vissa föreskrifter i bostadsförordningen må framhållas, att det när förordningen ifråga genomfördes var en nödvändighet att undantag i vissa hänseenden medgävos för redan befintliga äldre fartyg. En ombyggnad av dessa så att de helt skulle uppfylla förordningens krav var i många fall praktiskt ogenomförbar eller ock förenad med oskäligen kostnader. Alla efter bostadsförordningens ikraftträdande byggda fartyg måste vara inrättade efter förordningens föreskrifter och på många nybyggen, särskilt när det gäller fartyg av större typ, hava rederierna vidtagit ytterligare anordningar för de ombördanställdas bekvämlighet och trevnad, ett förhållande, som även medgivits från sjöfolkshåll. En ytterligare skärpning av gällande bostadsförordning skulle huvudsakligen komma att drabba det äldre tonnaget, vilket ju är sämst ställt ur konkurrenssynpunkt. Man torde ej heller kunna fordra, att bostadsförhållandena å de äldre fartygen skola vara likställda med motsvarande å nybyggda fartyg.

Motionärerna framhålla, att sjöfolket har rätt att kräva ingripande av statsmakterna, så att den moderna tidens minimikrav på hygien och trevnad tillgodoses. Vidare säges, att det är i hög grad motiverat, att utvecklingen av bostadsförhållandena på fartygen bringas att hålla takt med utvecklingen av bostadsförhållandena i övrigt. Man torde utan överdrift kunna säga, att ett dylikt påstående vittnar om bristande kännedom om sjöfartens säregna förhållanden. Hur modernt ett fartyg än är säger det sig självt att det bland annat av utrymmesskäl icke låter sig göra att för den ombordanställda anordna bostadsförhållanden som för den i land bosatte.

I motionen framhålles vidare, att "även med hänsyn till tillämpningen av Genèvekonventionens bemanningsbestämmelser torde det vara nödvändigt med en revidering av förordningen angående bostäder å fartyg". Detta uttalande synes märkligt, ty därest ifrågavarande konvention komme att genomföras i vårt land, skulle detta i många fall medföra en icke oväsentlig ökning av fartygsbesättningarna. Då bostäder åtminstone på de äldre fartygen i många fall icke kunna beredas för ytterligare sjöfolk, bleve följden den, att, därest bostadsförordningen skulle ändras, detta borde ske i helt annan riktning än vad motionärerna tänkt sig.

Slutligen må erinras därom att den svenska rederinäringen under senare tid pålagts stora bördor i ekonomiskt hänseende på grund av genomförandet av sociala förordningar av olika art. Senast under föregående år genomfördes en långt gående sjöarbetstidslag, vilken tillsammans med skärpta föreskrifter i 1936 års befälsförordning trätt i kraft den 1 januari 1939. Dessa skärpta föreskrifter medförde icke endast ökade kostnader i form av hyror, övertidsersättning m. m. utan jämväl utgifter för ombyggnad och utvidgning av bostäderna ombord. Det är därför ägnat att väcka förvåning, då det nu inom riksdagen väckes en motion, åsyftande ytterligare skärpningar i gällande bostadsförordning.

Under åberopande av vad sålunda anförts får föreningen hemställa, att Utskottet ville för riksdagen föreslå, att den ifrågavarande motionen icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Göteborg den 20 februari 1939.

SVERIGES REDAREFÖRENING.

G. Carlsson.

/W. F. Reuterskiöld.

*Bil. 3.**Till Andra kammarens andra tillfälliga utskott.*

Svenska Sjöfolksförbundet har genom skrivelse den 28 januari beretts tillfälle att avgiva yttrande över av herr Senander m.fl. i andra kammaren väckt motion (nr 344) med hemställan om begäran hos Kungl. Maj:t om utredning och förslag om sådan ändring av Kungl. Förordningen av den 20 maj 1927 angående bostäder å fartyg, att en mera tidsenlig och hygienisk bostadsstandard uppnås. Sjöfolksförbundets styrelse får med anledning därav framhålla följande.

Då nu gällande bostadsförordning trädde i kraft den 1 augusti 1927 innebär detta ett icke oväsentligt framsteg med hänsyn till sjömännens trivsel och hälsotillstånd. Det må icke förglömmas, att fartyget och den därå förlagda bostaden utgör sjömannens hem under hela den tid han är sysselsatt i sitt yrke. Systemet med tvåmanshytter, vilket då för första gången infördes, hälsades därför av sjöfolket med stor tillfredsställelse. Emellertid kom det icke att gälla andra än maskindrivna fartyg om minst 1,200 brutto registerton, en storleksgräns som med god vilja skulle kunna sättas betydligt lägre. Några tekniska svårigheter kunna i varje fall icke lägga hinder i vägen ned till en gräns av 500 bruttoton.

Åtskilliga detaljförbättringar skulle säkerligen utan någon nämnvärd ekonomisk tunga för rederierna kunna genomföras. Detta är exempelvis fallet beträffande de i förordningens 18 § föreskrivna *tvättrummen*. Här saknas föreskrifter om värmekälla för rummets uppvärmning, köldisolering av skott, bordläggning och durk m. m. Tillgång till vatten behöver icke finnas i tvättrummet utan kan få hämtas i en vanlig pyts i andra ändan på fartyget o. s. v. Följden av detta har blivit, att å flertalet fartyg i nord- och östersjöfart tvättrummens väggar, golv och tak bestå av icke isolerad järnplåt, och som uppvärmningsmöjligheter saknas är rummet under den kalla årstiden helt oanvändbart för det avsedda ändamålet.

När förordningen skrevs voro de flesta maskindrivna fartygen koleldade ångfartyg, varav följde, att hela maskinmanskäpet var indelat i vakter. Föreskriften i 18 § andra stycket om tvättställ, till antalet motsvarande minst halva antalet man å varje vakt, ansågs därför tillfyllest. Sedan dess har fartygsbeståndet alltmera kommit att bestå av motorfartyg och dessa utgöra nu i runt tal en tredjedel av hela antalet. Å dessa behöver endast en mindre del av maskinmanskäpet indelas i vaktjänst. De övriga förrätta dagmanstjänst. Å motorfartyg med tio eller flera mans maskinbesättning finnes endast två på varje vakt, vilket medför att förordningens fordringar på tvättställ äro uppfyllda om sådant finnes för en man. Det är uppenbart att förordningen på denna punkt liksom flera andra är föråldrad.

Det torde väl vara ett obestridligt faktum, att, trots existerande sorgliga undantag, bostadsstandarden på landbacken blivit högst väsentligt höjd under de senaste 10—15 åren. Sjöfolket, som nödgas kombinera bostaden med arbetsplatsen och därjämte tvingas föra enslingsliv fjärran från hem och anhöriga

under mången gång mycket prövande förhållanden, kunna därför rimligen göra anspråk på bostäder av bästa möjliga standard.

Sett ur dessa synpunkter förtjänar motionärernas yrkande om utredning med angivet syfte att beaktas och bifallas.

Göteborg den 9 februari 1939.

SVENSKA SJÖFOLKSFÖRBUNDET.

Nicklas Olsson.
