

Nr 61.

Ankom till riksdagens kansli den 21 juni 1943 kl. 7 f. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om vissa ändringar i gällande författningar angående säkerheten å handelsflottans fartyg m. m.

Andra lagutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft tre inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen motionen i första kammaren nr 181 av herr *Linderot* samt motionerna i andra kammaren nr 149 av herr *Lindberg* i Stockholm *m. fl.* och nr 266 av herr *Persson* i Stockholm *m. fl.*

I motionen II: 149 har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande av sådana ändringar av gällande säkerhetsförfattningar rörande fartyg, att nya och förbättrade anordningar av livräddningsmaterielen kunna införas utan alltför lång tidsutdräkt.

I motionerna I: 181 och II: 266, vilka äro likalydande, har yrkats, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville *dels* låta skyndsamt utarbета förslag till lag om utrustning av sådana fartyg, som trafikera farvatten, där minfara råder, med paravanskydd och speciella anordningar mot magnetiska minor, *dels* utfärda nya föreskrifter beträffande livbåtar av sådant innehåll att de tekniska vinningarna på området utnyttjas, så att livbåtarna få största möjliga sjösäkerhet och förses med motorer, radiosändare, erforderligt bränsle, mekaniska däckar och sjökort, som tåla vatten, *dels ock* låta skyndsamt utarbета förslag till sådana ändringar av lagen om arbetarskydd, att även sjöfolk i skeppstjänst inordnas under dess skydds-föreskrifter.

Beträffande motiveringen för de olika yrkandena får utskottet hänvisa till motionerna.

Vid motionen II: 149 ha fogats vissa ej tryckta bilagor, utgörande beskrifningar och ritningar till bärgningsredskap, uppfunna av ingenjören E. Sivard och kaptenen Sven Lundberg. Dessa bilagor hava lagts till utskottets handlingar.

Över motionerna har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver begärt yttrande från kommerskollegium och chefen för marinen, varjämte Sveriges redareförening, svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet, svenska stewartsföreningen och Sveriges radiotelegrafistförening beretts tillfälle att yttra sig över motionerna. Yttranden hava inkommit från samtliga nämnda myndigheter och sammanslutningar. Kommerskollegiums, chefens för marinen, redareföreningens och sjöfolksförbundets yttranden finnas såsom bilagor fogade vid

detta utlåtande. Fartygsbefälsföreningen har under hänvisning till pågående utredningar rörande bärgningsredskap och paravanskydd ansett, att motionerna ej behöva föranleda till någon riksdagens åtgärd. Maskinbefälsförbundet har tillstyrkt motionen II:149. Beträffande motionerna I:181 och II:266 har förbundet anmärkt, att vissa synpunkter däri redan genom pågående utredningar i stor utsträckning vunnit beaktande. Förbundet ifrågasätter lämpligheten av att sjöfolk i skeppstjänst inordnas under arbetarskyddslagens skyddsföreskrifter. I den mån i arbetarskyddslagen finnas stadganden, som ej ingå i förordningen angående fartygs byggnad och utrustning, föreslår förbundet, att dessa införas i nämnda förordning. Stewartsföreningen och radiotelegrafistföreningen hava tillstyrkt motionerna.

Beträffande gällande föreskrifter rörande fartygs bärgningsredskap samt vidtagna åtgärder för förbättring av dessa och för anordnande av paravanskydd och skydd mot magnetiska minor får utskottet hänvisa till kommerskollegiums över motionerna avgivna yttranden.

Dessutom må erinras om chefens för handelsdepartementet redogörelse i ämnet vid avgivande av svar den 17 februari 1943 i första kammaren å en interpellation angående beredande av större trygghet för de svenska lejdbåtarna m. m. (första kammarens protokoll nr 6 sid. 2—8).

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 26 februari 1943 tillkallade chefen för handelsdepartementet den 10 mars nio utredningsmän för att verkställa utredning rörande handelsfartygs bärgningsredskap med särskilt beaktande av livbåtarna och deras sjösättningsanordningar. Under utredningen ha överläggningar ägt rum med representanter för redare och ombord å fartyg anställda. Utredningsmännen avgåvo den 22 maj till chefen för handelsdepartementet betänkande (ej tryckt) med förslag till ändringar i vissa säkerhetsföreskrifter för fartyg. Betänkandet är för närvarande efter remiss föremål för kommerskollegiums prövning.

Den 26 februari 1943 anbefallde Kungl. Maj:t kommerskollegium att skyndsamt verkställa utredning av frågan om paravanutrustning för handelsfartyg. I skrivelse till Kungl. Maj:t den 12 april anmälde kollegium resultaten av utredningen. Under denna hade överläggningar ägt rum med representanter för marinen, redarna, fartygsbefälet, maskinbefälet och manskapet. Utredningen hade resulterat i att kollegium den 29 mars utfärdat kungörelse om paravanutrustning, vari stadgades, att svenskt handelsfartyg, som från svensk hamn avgår på resa i oceanfart, skall vara försett med paravanutrustning, som godkänts av kollegium. Paravanutrustning hade ännu så länge ej ansetts vara behövlig för fartyg i annan fart än lejdtrafik.

Vad angår yrkandet i motionerna I:181 och II:266 rörande sådana ändringar i lagen om arbetarskydd, att även sjöfolk i skeppstjänst inordnas under dess skyddsföreskrifter, bör anmärkas, att under den särskilda lagstiftningen för sjöfarten inrymmas även skyddsföreskrifter. Exempel å dylika hava lämnats i kommerskollegiums över motionerna avgivna yttrande.

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen hava med anledning av Kungl. Maj:ts beslut den 26 februari 1943 särskilda utredningar verkstälts dels rörande handelsfartygs bärgningsredskap med särskilt beaktande av livbåtarna och deras sjösättningsanordningar och dels rörande frågan om paravanutrustning för handelsfartyg. I det senare avseendet har kommerskollegium den 29 mars 1943 utfärdat en kungörelse, vari stadgas, att svenskt handelsfartyg, som från svensk hamn avgår på resa i oceanfart, skall vara försett med av kollegium godkänd paravanutrustning. Utredningen rörande handelsfartygs bärgningsredskap kan förväntas inom kort komma att medföra ändringar i gällande föreskrifter.

Utskottet.

Enligt vad kommerskollegium meddelat hava särskilda anstalter vidtagits för behandling av fartyg till skydd mot magnetiska minor.

Då utskottet förväntar, att Kungl. Maj:t och sjöfartsmyndigheterna komma att ägna hithörande spörsmål erforderlig uppmärksamhet även i fortsättningen, finner utskottet ej påkallat att göra någon framställning i ämnet till Kungl. Maj:t.

Vad beträffar yrkandet i motionerna I: 181 och II: 266 rörande ändring av lagen om arbetarskydd i sådan riktning att även sjöfolk i skeppstjänst inordnas under dess skyddsföreskrifter finner utskottet med hänsyn till vad kommerskollegium därom anfört i sitt yttrande över motionerna skäl ej föreligga att föranstalta om utredning därom.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 181, II: 149 och II: 266, ej måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 juni 1943.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Norman*, *Forslund*, *Roos**, *Sten**, *Söderkvist** och *Carl Eric Ericsson*;

från andra kammaren: fröken *Hesselgren*, fröken *Andersson*, herrar *Hermansson*, *Cruse**, fru *Johansson*, herrar *Lundgren*, *Jansson* i Hällefors och *Hedlund* i Rådom*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Bilaga A.

Till riksdagens andra lagutskott.¹

Kungl. Maj:t har genom remiss den 12 februari 1943 anbejallt kommerskollegium att till Eder avgiva yttrande över motion nr 149 i andra kammaren av hr Lindberg i Stockholm m. fl. angående vissa ändringar i gällande författningar rörande säkerheten å handelsflottans fartyg.

Därefter har Eder sekreterare med skrivelse den 6 mars 1943 översänt vissa, ej tryckta bilagor till motionen för att tagas i beaktande i samband med yttrandet.

Med anledning härav får kollegium, återställande nämnda bilagor, anföra följande.

I motionen föreslås, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande av sådana ändringar av gällande säkerhetsförfattningar, att nya och förbättrade anordningar av livräddningsmaterielen kunna införas utan allt för lång tidsutdräkt.

I motiveringen till detta förslag antydes, att livräddningsmaterielen, som fartygen äro skyldiga att föra, möjligen icke skulle vara i ordning utan vara gammalmodig och otidsenlig.

Med avseende härå må bemärkas, att de svenska föreskrifter i ämnet, som funnos redan då pågående krig började i september 1939, voro, i den mån dylika frågor behandlas i 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention, helt överensstämmande med konventionens regler och i övrigt fullt i nivå med de fordringar, som uppställdes i de förnämsta sjöfartsidkande länderna.

Omedelbart efter krigsutbrottet utfärdade kollegium den 4 september 1939 kungörelse nr 14 rörande viss särskild utrustning av fartyg vid krig eller krigsfara (Bil. 1). I kungörelsen stadgas bl. a. om vissa extra flottor, som skola medföras ombord, samt om utrustning av dessa flottor ävensom av båtar och andra flottor. Kungörelsen har i hithörande delar dels undergått vissa ändringar genom kungörelser den 24 oktober 1939 nr 20 (Bil. 2) och den 22 januari 1940 nr 1 (Bil. 3), dels ock kompletterats genom råd och anvisningar den 20 mars 1940 nr 3 (Bil. 4) samt rundskrivelser nr 101, 104, 106 och 108 (Bil. 5—8).

Likaledes i omedelbart samband med krigsutbrottet utfärdade kollegium den 4 september 1939 kungörelse nr 15 med närmare föreskrifter rörande särskilda säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg vid krig eller krigsfara (Bil. 9). I denna kungörelse stadgas bl. a. om båtar anbringande och om båtövningar. Kungörelsen är i hithörande delar oförändrad.

Samtidigt med utfärdandet av ovan nämnda båda kungörelser den 4 september 1939 nr 14 och 15 bestämde kollegium genom kungörelse nr 16 (Bil. 10) de farvatten, för vilka kungörelserna nr 14 och 15 skulle gälla. Dessa båda kungörelsens giltighetsområde har därefter utvidgats genom kungörelse den 30 oktober 1942 nr 4 (Bil. 11).

Numera har kungörelsen den 4 september 1939 nr 14 ersatts med en av kollegium den 2 mars 1943 utfärdad kungörelse nr 2 rörande viss särskild utrustning av fartyg vid krig eller krigsfara (Bil. 12). De fordringar, som i

¹ Vid yttrandet fogade bilagor här uteslutna.

fråga om livräddningsmateriel uppställas i denna kungörelse, överensstäm- ma så gott som helt med de senaste brittiska, på krigserfarenheterna grunda- de fordringarna i ämnet. Den 2 mars 1943 utfärdade kollegium dessutom en kungörelse nr 1 angående ändringar av hyggnadsreglementets bestämmelser om livbåtars utrustning (Bil. 13).

I fråga om gasskyddsmateriel, som ju även i viss mån kan anses tillhöra livräddningsmaterielen, utfärdade kollegium kungörelse den 10 april 1940 nr 4 (Bil. 14), vilken kungörelse dock, sedan behov av gasskyddsmateriel visat sig icke föreligga, i huvudsak upphävdes genom kungörelse den 6 december 1940 nr 11 (Bil. 15).

Denna summariska redogörelse för vissa föreskrifter, som kollegium under kriget utfärdat rörande fartygs livräddningsmateriel, samt särskilt de bilagor, som finnas omnämnda i redogörelsen, torde i sin mån belysa den fortlöpande uppmärksamhet kollegium ägnat och fortfarande ägnar frågan om dylik ma- teriel. I synnerhet må framhållas de skärpta fordringar med avseende å den- na materiel, som uppställas i de båda kungörelserna av den 2 mars 1943, nris 1 och 2. Särskilt sedan dessa kungörelser trätt i kraft, torde det kunna sägas, att de svenska handelsfartygens livräddningsredskap i stort sett upp- fylla de av kriget betingade krav, som med hänsyn tagen till förefintliga möj- ligheter kunna tillgodoses.

Även om fartygens livräddningsredskap sålunda torde få anses tidsenliga, utesluter detta givetvis ej att förbättringar på olika punkter kunna komma till stånd.

Motionärerna synas anse, att myndigheterna icke ägna tillräckligt intresse åt nya uppfinningar, som skulle innebära förbättring av fartygs livräddnings- materiel.

Särskilt uppehålla sig motionärerna vid en uppfinning för firning av liv- båtar. Motionärerna säga, att den apparat, varom är fråga, redan i november 1942 skulle kunnat placeras ombord i ett fartyg för att provas, *men att* appa- raten, på grund av vissa formalia bl. a. hos kommerskollegii fartygsinspek- tionsbyrå ännu icke kunnat placeras ombord, *samt att* det hela ytterligare komplicerats i det att sådana föreskrifter lämnats i tillståndet till provningen att något prov icke kan komma till stånd.

Synbarligen avses här en av ingenjören K. J. Wersäll uppfunnen apparat för sjösättning av livbåt. Beträffande denna apparat anhöll Wersäll hos kol- legium i skrift av den 23 november 1942 att få installera apparaten å en av Aktiebolaget Arafarts under byggnad varande fartyg. Denna anhållan besva- rades av kollegium genom skrivelse den 26 november 1942. Rörande inne- hållet i denna skrivelse och vad därefter i övrigt beträffande apparaten före- kommit får kollegium hänvisa till kollegii i avskrift bifogade yttrande den 3 februari 1943 till chefen för handelsdepartementet (Bil. 16). Av detta ytt- rande torde framgå, att kollegium visserligen fordrat, att apparaten skall un- der lämplig tid hava medförts å fartyg och därvid varit anbragt på dess båt- däck, innan den underkastas slutprov för eventuellt godtagande, men att kol- legium icke lagt något hinder i vägen för att apparaten omedelbart i novem- ber 1942 placerats ombord för att undergå förberedande prov. Att något så- dant prov hitintills icke kommit till stånd beror på kollegium ovidkommande förhållanden. Först i slutet av april eller början av maj 1943 väntas provet äga rum.

Med påståendet att sådana föreskrifter lämnats att något prov icke kan komma till stånd torde åsyftas den av kollegium uppställda fordran å att apparaten vid det medförande ombord, varom ovan sagts, skulle vara så plomberad, att apparaten ej med plomberingens bibehållande kunde använ-

das. Denna fordran har ansetts behöflig för att man vid det slutliga provet skall kunna utröna, huruvida apparaten fungerar ordentligt sedan den viss tid stått oanvänd samt utsatt för väder och vind. Dessutom har det syns kollegium oförsvarligt att för livbåtars sjösättning vid torpedering, minskada eller annan sjöolycka hava en apparat, som ännu ej är vederbörligen utprovad. För sådant ändamål torde fartyg böra vara försett med anordningar som lämnat experimentstadiet.

I detta sammanhang må fästas uppmärksamheten å en i kollegii yttrande av den 3 februari 1943 omnämnd, av Wersäll likaledes uppfunnen anordning för livbåts frigörande samtidigt från båda båttaljorna. Vad denna anordning beträffar har kollegium förklarat sig anse, att något godkännande icke kan ifrågakomma och att provning är meningslös. Att kollegium haft skäl till sådan avvisande inställning i förhållande till denna anordning torde framgå av yttrandet.

Vidare framhålla motionärerna, att det uppfunnits en eller ett par nya typer av livbåtar, som, efter vad det vill synas, skulle kunna rädda många från en eljest säker död.

Härmed torde åsyftas de i motionens otryckta bilagor omnämnda, av ingenjören E. Sivard och kaptenen Sven Lundberg uppfunna bärgningsredskapen.

Sivards bärgningsredskap utgöres av en motorlivbåt, vilken är självresande och självlänsande. Bärgningsredskapet är dessutom på grund av skottindelning ganska osårbart. Till formen är det en vanlig båt. Ett provexemplar av båten byggdes år 1940 enligt bifogade »Ritning till den första i Sverige byggda motorlivbåten» (Bil. 17). Härvid förekom, på förord under hand från kollegii sida, viss ekonomisk garanti av bl. a. riksförsäkringsanstalten. Sedan prov verkstälts, godkände kollegium båten den 31 december 1940 såsom likvärdig med båt av klass I. På initiativ under hand av kollegium intresserade därefter vissa rederier för båten och Aktiebolaget Svenska Amerika Mexiko Linien inköpte provexemplaret, som togs ombord å motorfartyget »Stegeholm». Det visade sig emellertid, att båten, som var i det närmaste täckt, lämpligen borde göras öppen i större omfattning. Sådana nya konstruktioner av båten, som framgå av bifogade ritningar (Bil. 18, 19 och 20), hava för den skull verkstälts. Kollegium har under hand ånyo förhandlat med en del rederier om båten och torde det icke vara uteslutet, att dessa lämna erforderligt ekonomiskt stöd för tillverkning av båten enligt de nya konstruktionerna. Därest så ej skulle ske, ämnar kollegium, som förväntar att båten kan bli ett värdefullt tillskott till fartygs bärgningsmateriel, taga under övervägande, huruvida ej statsverket bör bereda nödiga ekonomiska förutsättningar för tillverkningen.

Vad Lundbergs bärgningsredskap beträffar är detta helt täckt samt kan liksom Sivards utföras självresande och självlänsande. Konstruktionen av Lundbergs bärgningsredskap är emellertid sådan, att det icke kan förväntas användbart såsom båt. Huruvida det möjligen efter ändringar, som numera företagits, kan godtagas såsom flotte ämnar kollegium, som först den 22 januari 1943 fått kännedom om dessa ändringar, snarast möjligt taga ställning till. Under förra världskriget provades en likartad konstruktion i Norge men tillvann sig aldrig sådant förtroende, att den kom till praktisk användning. En bidragande orsak härtill torde varit, att det av lätt förklarliga skäl måste bjuda sjömännen emot att vid sjöolycka använda sig av ett bärgningsredskap, som är helt täckt och endast genom lucköppningar ger de ombordvarande möjlighet att vistas i det fria. Det må dessutom nämnas, att Lundbergs ifrågavarande bärgningsredskap har ett i förhållande till storleken li-

tet utrymme för de ombordvarande. På grund av dessa omständigheter och då Sivards båt synes i alla hänseenden avgjort fördelaktigare än Lundbergs bärgningsredskap, har kollegium hitintills icke funnit skäl föreligga att vidtaga några åtgärder för att befordra den Lundbergska uppfinningens utprovande och dess införande bland utrustningen å handelsflottans fartyg.

Motionärerna omnämna jämväl, att det uppfunnits en enkel och prisbillig anordning avsedd att placeras på äldre livbåtar för att lämna skydd mot storm, kyla och överspolningar, men att dylik anordning icke kommit till mera allmän användning.

Efter vad det vill synas avse motionärerna en av de båda livbåtssuffletter, som uppfunnits för Gösta A. Lokrantz Aktiebolag och Stockholms Rederiaktiebolag Svea. Dessa suffletter hava på vissa villkor godkänts av kollegium. Att livbåtssuffletter gjorts obligatoriska i viss fart framgår av stadgandet i 5 § 1 mom. c) kungörelsen den 2 mars 1943 nr 2 (Bil. 12).

Såsom det ovanstående i sin mån torde utvisa har kollegium ägnat frågan om fartygs livräddningsmateriel en ingående och fortlöpande uppmärksamhet, som helt nyligen resulterat i väsentligt skärpta fordringar å dylik materiel. Av det ovan sagda torde även framgå, att de uppfinningar, som i motionen särskilt uppmärksammats, ägnats det intresse och den behandling från kollegii sida, som deras värde påkallat och förhållandena medgivit.

Under tider som dessa framkomma givetvis en hel del uppslag. Vissa av dem hava varit sådana, att kollegium funnit sig böra på ena eller andra sättet befordra deras användning. Sålunda hava exempelvis, såsom i motionen berörts, olika konstruktioner av flytdräkter efter vederbörliga prov godkänts av kollegium. Vissa förmåner vid försäkring hava även på förslag av kollegium förekommit i sådana fall, där fartygets besättning försetts med flytdräkter. Jämväl livräddningsvästar av vissa typer och en livräddningsrock hava erhållit kollegii godkännande. Beträffande den utsträckning, i vilken dessa dräkter, västar och rockar skola förekomma, hänvisas till 4 § 1 mom. o) och p), 5 § 1 mom. g) samt 12 § kungörelsen den 2 mars 1943 nr 2 (Bil. 12).

Andra uppslag åter hava varit sådana, att kollegium ej ansett sig böra befordra deras utarbetande och än mindre godkänna i enlighet med dem utförd materiel. Det torde utan vidare stå klart, att kollegium måste utöva viss sovring bland alla mer eller mindre genomtänkta och värdefulla projekt, som underställas kollegium, och att den prövning, som kan vara erforderlig, bör föregå deras godkännande för användning ombord.

Därest kollegium utan vidare godkänt uppfinningar, som gjorts i fråga om fartygs livräddningsmateriel, och olyckor på grund härav inträtt, skulle fall kunnat förekomma då anmärkningar mot kollegii sätt att handhava sitt uppdrag såsom fartygsinspektionens chefsmyndighet varit befogade.

Slutligen må särskilt framhållas, att chefen för handelsdepartementet, enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 26 februari 1943, tillkallat utredningsmän för att verkställa utredning rörande handelsfartygs bärgningsredskap.

Under dessa förhållanden synes det kollegium icke föreligga anledning för riksdagen att vidtaga någon åtgärd i det av motionärerna angivna syftet.

Stockholm den 15 mars 1943.

STIG SAHLIN.

HJALMAR SJÖHOLM

O. Koch.

Bilaga B.

Till riksdagens andra lagutskott.

Kungl. Maj:t har genom remiss den 12 februari 1943 anbefallt kommerskollegium att till Eder avgiva yttrande över två lika lydande motioner, nr 181 i första kammaren av hr Linderot och nr 266 i andra kammaren av hr Persson i Stockholm m. fl., om åtgärder till skydd för svenska fartyg i trafik å farvatten, där minfara råder, m. m.

Med anledning härav får kollegium anföra följande.

I motionerna säges till en början, att säkerhetsförhållandena till sjöss redan under fredsåren voro häpnadsväckande efterblivna. Till stöd för detta påstående framhålles, att under åren 1921—1938 drabbades sjömanskåren, som under denna tid bestod av 22,000 å 23,000 man, av inte mindre än 24,883 olycksfall, därav 1,185 med dödlig utgång. Därjämte nämnes, att ökning av olycksfallsfrekvensen skett.

Inom kollegium har på grund härav gjorts en undersökning av olycksfallsfrekvensen under nämnda 18 år bland sjöfolket.

De i motionerna angivna siffrorna å antalet olycksfall och därav förorsakade dödsfall bekräftas i stort sett av undersökningen. Enligt denna uppgick nämligen under de 18 åren antalet olycksfall till 24,872, därav 1,187 med dödlig utgång. Bemanningsbeståndet, som växlade mellan 18,808 man år 1921 och 24,760 man år 1930, utgjorde i medeltal 22,729 man. I genomsnitt per år uppgick alltså antalet olycksfall till cirka 6 procent och antalet sådana olycksfall, som haft dödlig utgång, till 0.29 procent av de ombord anställdas antal. Av hela antalet olycksfall under åren 1921—1938 hava 2.2 procent och av dödsfallen 34.9 procent inträffat i samband med egentliga sjöolyckor, såsom förlisning i öppen sjö, strandning, kollision o. dyl. Icke i något av dessa i dylikt samband inträffade fall har kunnat påvisas, att bristande säkerhetsåtgärder varit anledning till olyckorna. 4.8 procent av samtliga olycksfall och 21.9 procent av dödsfallen hava ägt rum under vistelse i land eller vid förflyttning till eller från fartyg i samband med landbesök. Ej heller något av dessa olycksfall har visats bero på bristande säkerhetsåtgärder, utan är det övervägande flertalet av hithörande olycksfall helt eller delvis att tillskriva omåttligt förtärande av spritdrycker. Även i fråga om de återstående olycksfallen, vilka utgöra 93 procent av samtliga olycksfall och 43.2 procent av dödsfallen, har det i regel klart framstått, att olyckan ej uppkommit på grund av bristande säkerhetsåtgärder. Där så ej klart framstått, har inspektion verkställts. Detta har under åren 1929—1938 gjorts i 226 fall (siffror för åren 1921—1928 saknas). I en hel del av dessa fall har det vid inspektionen visat sig, att olyckan ej torde hava berott på bristande säkerhetsåtgärder utan på den skadades eget förvållande. Därest man likväl för enkelhetens skull räknar med, att brister i fråga om säkerhetsåtgärder förelågo i 226 fall och jämför detta antal med antalet samtliga under åren 1929—1938 inträffade olycksfall, vilket sistnämnda antal uppgick till 18,078, så visar det sig ifråga om dessa år, att de fall, där bristande säkerhetsåtgärder förelågo, ej utgjorde mer än 1.25 procent av samtliga olycksfall.

Vad beträffar frågan om olycksfallsfrekvensens ökning framgår av den verkställda undersökningen, att anmälningarna om olycksfall väsentligt stigit under loppet av de år som undersökningen avser. Detta torde emellertid icke bero på någon motsvarande ökning av olycksfallens antal utan

härleda sig däraf, att mera bagatellartade olycksfall, som tidigare ej skulle föranlett någon anmälan, under de senare åren, bl. a. på grund av karenstidens förkortning, gjorts till föremål för anmälningar. Att så varit förhållandet bestyrkes i sin mån däraf, att antalet anmälda olycksfall med dödlig utgång, som under de första år undersökningen avser, hållit sig tämligen konstant, under de senaste åren visat en tydligt nedgående tendens.

Undersökningen torde sålunda giva vid handen, att man ej från olycksfallsfrekvensen under åren 1921—1938 kan hämta något stöd för ett påstående, att säkerhetsförhållandena till sjöss under fredstiden voro efterblivna.

Med avseende å de åtgärder till sjöfolkets skydd, som vid krigsutbrottet företogos från myndigheternas sida, sägs i motionerna, att dessa åtgärder voro av endast ringa och blygsam omfattning, samt att flottar, bestående av 6 å 8 tomfat sammanhållna av en träram av enklaste slag, voro betecknande nog det mest framträdande av den särskilda säkerhetsutrustning, som tillkommit under kriget.

Påståendet om den ringa och blygsamma omfattningen av myndigheternas ifrågavarande åtgärder till sjöfolkets skydd synes kollegium icke överensstämmande med verkliga förhållandet. Redan den summariska redogörelse för kollegii särskilda bestämmelser angående livräddningsmateriel under kriget, som lämnats i kollegii yttrande denna dag till Eder i anledning av motion nr 149 i andra kammaren, torde visa, att omfattande åtgärder vidtagits från kollegii sida för sjöfolkets skydd. Dessutom hava ytterligare åtgärder, som delvis beröras i det följande, vidtagits till skydd för fartyg och ombordvarande personer. Att ovan omförmälda flottar, såsom motionärerna mycket riktigt anmärkt, kommit att bli det mest framträdande av den särskilda säkerhetsutrustningen under kriget beror icke på obetydligheten av denna utrustning utan därpå, att flottarna visat sig vara ett synnerligen effektivt bärgningsredskap. Att flottarna dessutom äro enkla att åstadkomma torde icke böra räknas till nackdel vare sig för flottarna eller för deras tillskyndare, utan torde tvärtom få anses vara en med flottarna förenad fördel.

Motionärerna erinra om att anslag beviljats för paravaner till svenska handelsflottans skyddande mot minor samt att, ehuru paravaner anskaffats förmedelst detta anslag, knappast något svenskt handelsfartyg försetts med paravanskydd. På grund härav önska motionärerna, att förslag skyndsamt måtte utarbetas till lag om utrustning av sådana fartyg, som trafikera farvatten, där minfara råder, med paravanskydd. Därjämte önska motionärerna, att lagförslaget även måtte avse fartygens utrustning med skyddsanordningar mot magnetiska minor.

Kollegium får med avseende å paravanerna framhålla, att handelsfartyg, som gå med utlagda paravaner, kunna förväntas bli i någon mån skyddade mot förankrade kontaktminor. Paravaner erbjuda däremot icke något skydd mot magnetminor eller drivminor.

Med hänsyn till det skydd paravanerna erbjuda mot förankrade kontaktminor och då svenska handelsfartyg under vissa krigsförhållanden kunna bli nödsakade att gå i farvatten, där sådana minor förekomma, beviljades å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40 under tionde huvudtiteln ett reservationsanslag å 1,000,000 kronor till främjande av handelsfartygs förseende med dylikt skydd. Man utgick härvid ifrån att staten skulle vidkännas högst hälften och rederierna återstoden av kostnaderna för anskaffande och anbringande ombord av paravanerna och därmed förbundna anordningar. Paravanerna beställdes genom marinförvaltningens försorg och

voro färdiga för ombordtagning våren 1940. Rederierna underrättades av kollegium om möjligheten att erhålla paravaner och om förutsättningarna härför. Endast ifråga om två fartyg har man emellertid hitintills begagnat sig av denna möjlighet. De paravaner, som fartygen erhållit, lära för övrigt, enligt vad från vederbörligt håll uppgivits, icke kommit till användning å fartygen.

Anledningen till att fartyg icke i större utsträckning försetts med paravaner torde vara beroende därpå, att det inom handelssjöfarten åtminstone hitintills icke visats något större förtroende för dessa hjälpmedel. Det har nämligen ansetts, att paravanerna endast lämpa sig i smult vatten och att de vid sjöhävning kunna i viss mån öka risken för fartygets minsprängning.

Till närmare belysande av dessa förhållanden må anföras följande.

Svepning av minor med paravaner tillgår så, att paravanerna utläggas en på vardera sidan av fartyget och förbindas med detsamma medelst s. k. paravanwirar. Genom fartygets fart och genom vissa anordningar å paravanerna föras dessa ut från fartygssidan och framgå på visst avstånd från fartyget och på visst djup under vattenytan. Paravanwirarna äro fästa vid ett beslag under fartygets förskepp i köllinjen.

Paravanwiren är avsedd att fånga minans förankringstross och att föra minan ut till själva paravanen. Denna är försedd med en saxanordning, vilken avklipper förankringstrossen. Härigenom flyter minan upp.

För att paravanskyddet skall verka förutsättes sålunda, att paravanwiren träffar förankringstrossen och icke själva minan. Träffar wiren minan, föreligger risk för att minan omedelbart exploderar och att detta sker i sådan närhet av fartyget att fartyget spränges. Hade paravananordning ej förefunnits, kunde fartyget måhända gått klart för minan.

Vid sjöhävning höjes och sänkes wirens å fartyget belägna anbringningspunkt så, att dennas höjdläge kan variera flera meter. Härigenom uppstår givetvis ökad risk för att wiren skall träffa själva minan.

Såsom av det här sagda framgår har viss tvekan förelegat rörande paravaners användbarhet.

Kungl. Maj:t har emellertid genom beslut den 26 februari 1943 uppdragit åt kollegium att verkställa utredning av frågan om paravanutrustning för handelsfartyg samt att till Kungl. Maj:t inkomma med utlåtande i ämnet.

Bortsett från att frågans art är sådan att dess eventuella reglering i författningsväg ej lämpligen torde böra ske i form av lag, synes det, då Kungl. Maj:t sålunda har sin uppmärksamhet riktad på frågan, icke föreligga behov av att riksdagen tager något initiativ i ämnet.

Vad angår frågan om skyddsanordningar mot magnetiska minor må nämnas, att station avsedd för fartygs behandling till skydd mot dylika minor är under slutförande och att ytterligare dylika stationer planeras. Stationerna, som byggas under marinförvaltningens ledning, torde allt efter som de bliva färdiga komma att få utnyttjas av såväl örlogsfartyg som handelsfartyg. Hela frågan om fartygs skyddande mot magnetiska minor är föremål för ingående behandling, särskilt från kollegii och marinförvaltningens sida. Frågan är emellertid av sådan art, att nya rön undan för undan göras på området. Med hänsyn härtill synes ej heller denna fråga lämpad för reglering i lag eller eljest giva anledning till någon åtgärd från riksdagens sida.

Motionärerna önska vidare, att Kungl. Maj:t beträffande livbåtar utfärdar nya föreskrifter av sådant innehåll, att de tekniska vinningarna på området utnyttjas så att livbåtarna få största möjliga sjösäkerhet samt förses med motorer, radiosändare, erforderligt bränsle, mekaniska dävertar och sjökort, som tåla vatten.

Kollegium får härvidlag nämna, att livbåtarna å den svenska handelsflottans fartyg äro av konstruktioner och typer, som fastställt efter mångåriga erfarenheter från alla länders handelsmariner, och att de i Sverige gällande byggnadsbestämmelserna äro desamma som tillämpas av övriga större sjöfartsidkande nationer.

I fråga om livbåtars förseende med radiosändare må nämnas, att Kungl. Maj:t den 12 februari 1943, på förslag av collegium, anvisat 150,000 kronor från handels- och sjöfartsfonden att av telegrafstyrelsen disponeras för anskaffande av radioapparater, avsedda att försäljas till redare för användning å livbåtar. Just i dagarna har collegium erhållit meddelande från nämnda styrelse, att den tillsvidare kommer att låta tillverka 50 stycken dylika apparater. När dessa bliva färdiga, ämnar collegium till behandling upptaga frågan om föreskrifter rörande livbåtars förseende med apparater av detta slag.

Vad angår önskemålet om att livbåtar skola förses med motorer, bränsle, mekaniska dävertar och sjökort, som tåla vatten, får collegium hänvisa till 5 § 1 mom. f), 7 §, 8 § andra stycket och 13 § 2) kollegii bifogade kungörelse¹ den 2 mars 1943, nr 2, rörande viss särskild utrustning av fartyg vid krig eller krigsfara. I och med stadgandena i dessa författningsrum torde ifrågavarande önskemål blivit i skälig mån tillgodosett.

Med avseende å hela livbåtsfrågan får särskilt framhållas, att Kungl. Maj:t den 26 februari 1943 bemyndigat chefen för handelsdepartementet, att tillkalla utredningsmän för att verkställa utredning rörande handelsfartygs bärgningsredskap med särskilt beaktande av livbåtarna och deras sjösättningsanordningar.

Slutligen hava motionärerna, med förmälan att arbetare i allmänhet åtnjuta visst skydd för liv och lem genom bestämmelserna i lagen om arbetarskydd men att sjöfolk i skeppstjänst är undantaget från detta skydd, uttalat önskan om skyndsamt utarbetande av förslag till sådana ändringar av nämnda lag att även sjöfolk i skeppstjänst inordnas under lagens skyddsföreskrifter.

Kollegium får härvidlag fästa uppmärksamheten på, att uteslutningen ur arbetarskyddslagen av arbete, som utföres av sjöfolk och är att hänföra till skeppstjänst, ingalunda innebär något åsidosättande av sjöfolket med avseende å skyddsföreskrifter. Tvärtom torde det finnas väsentligt talrikare och mera i detalj gående dylika föreskrifter för sjöfolkets skeppstjänst än för arbete, som utföres av andra arbetare. Då det torde bliva allt för vidlyftigt att i detalj uppräknat alla skyddsföreskrifter för sjöfolket, får collegium inskränka sig till att dels hänvisa särskilt till kungl. förordningarna den 20 maj 1927, nr 184, angående fartygs byggnad och utrustning, den 9 december 1932, nr 570, angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordning), den 8 oktober 1937, nr 815, om skyddsåtgärder, som vid lastning och lossning av fartyg ankomma på befälhavaren m. fl., samt kollegii detaljerade byggnadsreglemente och nyttjandereglemente, dels ock framhålla, att hela det stora författningskomplex, som sjöfartsäkerhetsföreskrifterna bilda, direkt eller indirekt äsyftar sjöfolkets skydd. Dessutom må nämnas, att iakttagandet av skyddsföreskrifterna för sjöfolket torde vara underkastat väsentligt större kontroll än iakttagandet av skyddsföreskrifterna för andra arbetare, i det att fartygsinspektionen, som utövar kontroll i det förra fallet, förfogar över väsentligt större personal i förhållande till antalet arbetare och arbetsställen än vad yrkesinspektionen, som är kontrollmyndighet i det senare fallet, har att tillgå. Någon anledning att inordna sjöfolkets skeppstjänst under arbetarskyddslagen torde för den skull icke finnas.

¹ Här utesluten.

På grund av vad sålunda anförts synes det kollegium icke föreligga skäl för riksdagen att vidtaga några åtgärder i de av motionärerna angivna syftena.

I ärendets avgörande hava deltagit generaldirektören Sahlin, kommerserådet Sjöholm, föredragande, och byrådirektören Eggert.

Stockholm den 15 mars 1943.

STIG SAHLIN.

HJALMAR SJÖHOLM.

O. Koch.

Bilaga C.

CHEFEN FÖR MARINEN.

Till riksdagens andra lagutskott.

På grund av nådig remiss den 12 februari 1943 får jag härmed avgiva yttrande över motioner i första kammaren nr 181 (likalydande i andra kammaren nr 266) och i andra kammaren nr 149.

Motion nr 181.

1. I motion nr 181 föreslås för det första, att skyndsamt förslag utarbetas till lag om utrustning av sådana fartyg, som trafikera farvatten, där minfara råder, med paravanskydd och speciella skyddsanordningar för magnetiska minor.

2. I fråga om *paravanskydd* får jag framhålla följande.

För de svenska handelsfartyg, vilka trafikera farvattnen innanför spärren erfordras i nuvarande läge intet paravanskydd. Det är emellertid icke uteslutet, att mineringar kunna komma att utläggas så, att paravanskydd i framtiden blir erforderligt för dessa fartyg.

Med anledning av de minsprängningar av lejdfartyg, som inträffat, har ett handelsfartyg tagits i anspråk för att, efter att ha försetts med särskild minsvepningsutrustning, tjänstgöra såsom ledarefartyg för lejdfartygen under den del av deras färd, som går genom farvatten, där faran för förankrade minor f. n. bedömes aktuell. Det kan emellertid i framtiden inträffa, att det minfarliga området utsträcker eller att andra omständigheter uppstå, som göra det nödvändigt att förse lejdfartygen med individuella paravanskydd.

När sjöfarten efter pågående stormaktskonflikts avslutande åter blir fri, är det sannolikt att vissa farvatten, som svenska handelsfartyg komma att befara, fortfarande äro riskabla på grund av förankrade minor.

3. I fråga om *skydd mot magnetiska minor* får jag framföra följande.

Risk för magnetiska minor föreligger inom en stor del av det farvatten, som trafikeras av de innanför spärren varande fartygen. Stationer för avmagnetisering av fartygen i och för skydd mot magnetiska minor äro f. n. under iordningställande genom försorg av marinen i intimt samarbete med kommerskollegium.

4. Genom kungl. brev av den 31 augusti 1939 har kommerskollegium anbefallts att meddela föreskrifter angående *den särskilda utrustning* av fartyg,

som vid *krig eller krigsfara* kan erfordras vid fartygs utnyttjande i vissa farvatten. Kommerskollegium har därmed befogenhet att föreskriva, att svenska handelsfartyg skola utrustas med paravaner och förses med skydd mot magnetiska minor.

Däremot finnes icke föreskriven någon skyldighet för kommerskollegium att i dylika frågor samråda med chefen för marinen. Ej heller åligger det chefen för marinen att underrätta kommerskollegium, då risk för sjöfarten bedömes ha uppstått inom visst farvatten.

Ovan åberopade kungl. brev talar endast om »den särskilda utrustning», som kan erfordras för att skydda handelsfartygen. Sjöfarten kan emellertid beredas skydd mot krigshandlingar även på annat sätt än genom fartygens utrustning med vissa motmedel, nämligen genom att densamma omdirigeras till sådana vägar, där riskerna äro mindre, eller genom att handelsfartygen samlas i eskorter under skydd av örlogsfartyg och krigsflygplan. Gällande förordningar giva emellertid icke någon statlig institution befogenhet att meddela härför erforderliga föreskrifter.

För att undanröja här påtalade brister i gällande förordningar vill jag föreslå

dels att trafikkommissionen tilläggas befogenhet att vid krigsfara eller krig meddela föreskrifter ang. färdväg och färdsätt för handelsfartyg och

dels att det ålägges chefen för marinen att, då fara för sjöfarten på grund av krigshandlingar bedömes hava uppstått inom visst farvatten, härom underrätta kommerskollegium och trafikkommissionen och att samtidigt föreslå de åtgärder till handelsfartygens skydd, som chefen för marinen anser betingade av läget.

Någon lag om utrustning av sådana fartyg, som trafikera farvatten, där minfara råder, med paravanskydd och speciella skyddsanordningar, anser jag icke behöfvig, därest föreslagen komplettering av gällande bestämmelser vidtages.

5. I samma motion föreslås för det andra att nya föreskrifter utfärdas beträffande *livbåtar*. Då denna fråga faller utom marinens verksamhet i vad rör svenska *handelsfartyg*, får jag endast framhålla, att jag anser, att alla åtgärder, som kunna vidtagas till ökande av främst personalens säkerhet till sjöss under krigsförhållanden, böra vidtagas.

6. I den i samma motion upptagna frågan om sjöfolkets inordnande under lagen om arbetarskydd har jag intet att anföra.

Motion nr 149.

7. I motion nr 149 föreslås vidtagande av sådana ändringar av gällande säkerhetsförfattningar, att nya och förbättrade anordningar av livräddningsmaterielen kunna införas utan allt för lång tidsutdräkt. I denna fråga anholder jag att få hänvisa till vad som ovan under punkt 5 anförts.

Stockholm den 19 mars 1943.

F. TAMM.

H. Strömbäck.

Till andra lagutskottet.

Sedan Sveriges redareförening genom skrivelse den 8 februari 1943 beretts tillfälle avgiva yttrande över vissa inom riksdagen väckta motioner, nämligen n:ris 11, 48 och 181 i första kammaren och n:ris 26, 58, 149 och 266 i andra kammaren, får föreningen härmed framhålla följande.

3) *Motion nr 181 i första kammaren och nr 266 i andra kammaren om åtgärder till skydd för svenska fartyg i trafik å farvatten, där minfara råder m. m.*

I dessa motioner utsäges till en början, att från myndigheternas sida intet åtgjorts för att under nu rådande förhållanden garantera sjömännen skydd och säkerhet och att redan under fredsåren säkerhetsanordningarna till sjöss voro efterblivna.

Föreningen kan för sin del icke finna, att så är förhållandet. År 1927 utfärdades en kungl. förordning angående fartygs byggnad och utrustning (byggnadsförordningen) och i anslutning härtill utfärdade Kungl. kommerskollegium samma år en kungörelse med särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg (byggnadsreglementet), vilka författningar i detalj reglera de säkerhetsåtgärder, som skola vara vidtagna ombord i fartygen, och vilka enligt föreningens uppfattning väl fyllt sitt ändamål.

Vid krigsutbrottet 1939 utfärdade kommerskollegium en kungörelse rörande viss särskild utrustning av fartyg vid krig eller krigsfara, däri på grund av kriget påkallade åtgärder till säkerställande av de ombordvarandes liv föreskrevs. Under den gångna tiden har denna fråga med uppmärksamhet följts av såväl de ansvariga statliga myndigheterna som de enskilda rederierna och uppslag till förbättrande av säkerheten för sjöfolket hava upptagits till granskning. Tyvärr har det emellertid visat sig, att ett flertal av de framkomna projekten icke hållit måttet vid en kritisk och sakkunnig granskning.

Som torde vara utskottet bekant, har i dagarna en ny kungörelse angående fartygs utrustning vid krig eller krigsfara utfärdats, vilken kungörelse trädde i kraft den 15 innevarande mars. De föreskrifter rörande särskilt utrustningen av livbåtar och flottor, som häri meddelas, överensstämmer med de av Board of Trade fastställda och även i stor utsträckning med de under föregående år av den paritetiska sjöfartskommissionen i London förordade bestämmelserna och måste anses tillfredsställa även långt gående krav i detta hänseende.

Vad beträffar motionärernas anmärkning mot de i Sverige använda flottorna får föreningen framhålla, att dessa flottor äro byggda och utrustade enligt gällande föreskrifter och att desamma icke torde vara underlägsna i utländska fartyg använda. Det har tvärtom visat sig, att de svenska bestämmelserna i detta hänseende äro betydligt strängare än t. ex. de engelska. Det torde icke heller kunna bestridas, att i många fall de enda överlevande från krigsförlista fartyg räddats genom just dessa av motionärerna klandrade livräddningsflottor. Det har nämligen visat sig, att vid torpederingar och minsprängningar, då samtliga livbåtar gjorts odugliga, nämnda flottor icke utsatts för allvarligare skador.

Det råder delade meningar om, huruvida paravaner äro ett fullgott skydd mot minor. Det torde måhända icke vara utskottet bekant, att man i stor utsträckning inom utländska handelsmariner övergivit bruket av desamma, un-

der förmenande att de kunna öka i stället för minska riskerna för minsprängning. Kungl. Maj:t har emellertid numera uppdragit åt kommerskollegium att verkställa utredning i denna fråga.

Spörsmålet rörande lämpligheten av livbåtarnas förseende med motor har även varit föremål för delade meningar, när man bland annat ansett, att motorer i livbåtar beträffande driftsäkerheten äro problematiska. Denna fråga har emellertid avförts från dagordningen, därigenom att i kommerskollegii meromnämnda kungörelse föreskrivits, att fartyg, sysselsatta i nord-sjö- eller vidsträcktare fart, skola utrustas med motorlivbåt.

Det torde även böra framhållas, att Kungl. Maj:t i dagarna tillkallat 9 utredningsmän för att verkställa utredning rörande handelsfartygs bärgningsredskap med särskilt beaktande av livbåtarna och deras sjösättningsanordningar.

På grund av vad i motionerna anföres beträffande sjöfolkets undantagande från lagen om arbetarskydd må här framhållas, att frågan om skydd för sjöfolket under arbete regleras genom specialförfattningar, bland vilka kunna nämnas byggnadsförordningen, nyttjandeförordningen och förordningarna om skyddsåtgärder vid lastning och lossning samt till dessa förordningar sig hänförande reglementen.

I anledning av vad som sålunda förekommit torde de av motionärerna åsyftade åtgärderna icke nu vara påkallade, varför föreningen får hemställa, att Utskottet måtte medverka till att de ej föranleda någon riksdagens åtgärd.

4) *Motion nr 149 i andra kammaren angående vissa ändringar i gällande författningar rörande säkerheten å handelsflottans fartyg.*

De av motionärerna påtalade stora förlusterna i människoliv under nu pågående världskrig i jämförelse med motsvarande förluster under förra världskriget torde få tillskrivas det skärpta sjökriget. Det synes böra hållas i minnet, att det s. k. totala ubåtskriget under förra världskriget först år 1917 igångsattes, medan under nuvarande krig den totala förstörelsen igångsattes på ett mycket tidigare skede. Härtill kommer under detta krig de förluster, som uppkommit genom flygvapnets medverkan vid fartygssänkningarna.

Det torde icke förhålla sig så som motionärerna vilja göra gällande, att utvecklingen ombord i fartygen, vad det gäller livräddningsmaterielen, stagnerat. I stället torde det väl vara så, att ett flertal uppfinningar både prövats och, i den mån de visat sig hålla måttet, börjat användas å fartygen. Föreningen får i övrigt hänvisa till det faktum, att kommerskollegium i dagarna utfärdat en ny kungörelse angående fartygs utrustning vid krig eller krigsfara, vilken torde fylla långt gående krav. Såsom förut nämnts har även i dagarna tillsatts en kungl. kommitté för utredning av frågan om handelsfartygs bärgningsredskap, varjämte kommerskollegium bemyndigats utreda frågan om fartygens förseende med säkerhetsanordningar mot minfaran.

Med anledning av vad sålunda anförts och då det synes otvetydigt, att de ansvariga sjöfartsmyndigheterna inom landet noggrant följa alla frågor, som beröra sjösäkerheten och i synnerhet livräddningsmaterielen, torde ej heller i detta avseende åtgärder i enlighet med motionärernas hemställan vara påkallade.

Göteborg den 19 mars 1943.

Sveriges redareförening

G. CARLSSON.

H. F. Reuterskiöld.

Till riksdagens andra lagutskott.

Genom skrivelse den 8 februari har Svenska sjöfolksförbundet beretts tillfälle att till utskottet avgiva yttrande över motionerna nr 11, 48 och 181 i första kammaren och nr 26, 58, 149 och 266 i andra kammaren. Sjöfolksförbundets styrelse får med anledning därav anföra följande.

Vidkommande frågan om livräddningsmaterialen å de svenska handelsfartygen, så tala de allmänt kända händelserna själva här ett så starkt språk att nämnvärt icke är att tillägga.

Den omständigheten, att de nuvarande förhållandena omöjliggöra åstadkommandet av ett internationellt ordnande av huru livräddningsmaterialen ombord å fartyg skall vara beskaffad, utgör icke något bärande skäl för att allt skall bli vid det gamla ombord å svenska fartyg. Det kan icke sägas vara en dag för tidigt, att de uppfinningar som gjorts till förbättrande och effektiviserande av livräddningsmaterialen bliva sakkunnigt prövade genom statens försorg och att det som därvid kan befinnas vara av värde föreskrives som obligatoriskt livräddningsmaterial, ävensom att föreskrifter utfärdas om denna materials vidmakthållande i gott skick genom effektiv periodisk efter-syn.

Göteborg den 5 mars 1943.

Svenska sjöfolksförbundet

NICKLAS OLSSON.
