

Nr 144.

Af herr **Lindley**, om rätt för sjömän att efter uppsägning af mönstra i svensk hamn.

Riksdagen afslog förlidet år en af undertecknad väckt motion om upphäfvande af straffbestämmelser i sjölagen för lämnandet af fartyg, då detta befinner sig i säkerhet i inhemsk hamn.

Som hufvudskäl för afslag å denna hemställan framhölls, att utlandets lagar voro i detta afseende lika stränga som den svenska sjölagen och att medgifvandet af dylik frihet skulle lända till stor skada för (»rikta ett dråpslag mot») den svenska sjöfartsnäringen.

Hvad den första invändningen beträffar hänvisas till Riksdagens protokoll vid frågans behandling den 19 april 1909. Däraf framgår tydligt nog, att med undantag för de skandinaviska länderna — hvilkas sjölagar ha ett gemensamt ursprung och möjligen något eller några andra länder, hvilkas sjölagar jag ej känner — så finnes öfverallt möjlighet för sjöfolket, att i hemlandet efter resans slut kunna blifva fria från sitt fartyg och från en — enligt här gängse bestämmelser — tryckande tvångstjänst. Mönstringskontrakten äro äfven där utfärdade för ett eller flera år, utan att man däri lägger större betydelse, än att om resan varar upp till denna tid, så måste sjömannen stanna tills tiden är upplupen, såvida icke fartyget före denna tidpunkt har återkommit till hemlandet, då sjömannen inom viss bestämd tid har rättighet att utfå sitt tillgodohafvande och att afmönstra. Samma rätt har äfven svenskt sjöfolk ägt, till dess att dessa rättigheter, sjöfolket ovetande och oåtsporadt, borteskamoterades vid den senast företagna sjölagsrevideringen 1891.

Beträffande den senare af de ofvan nämnda invändningarne har under årets lopp en del nya omständigheter inträffat, som berättiga till att denna fråga tages under förnyad ompröfning. Redan vid föregående års behandling af detta spörsmål tillät sig undertecknad att beteckna talet »om

ett dråpslag mot rederinäringen» som ren humbug. Sedan några år tillbaka ha redarnes upprepade anfall på arbetarnes organisationer till fullo ådagalagt, att deras fruktan för ett dråpslag är tämligen minimal. Detta bekräftas ytterligare genom den under sistlidne oktober månad verkställda konsolideringen af redarnes internationella mot arbetarnes organisationer riktade kamporganisation.

Enligt de meddelanden, som kommit oss tillhanda genom den allmänna tidningspressen, ha stadgar definitivt antagits för denna sammanslutning, omfattande Englands, Tysklands, Hollands, Belgiens, Danmarks och Sveriges skeppsredare med sammanlagt 16 millioner tonnage. Centralstyrelsen består af tvenne representanter från hvarje land, med ett verkställande utskott af sex personer, valda i England. Röstningen sker pr capita med en röst för hvarje 1,000 ton. De svenska skeppsredarnes inflytande blir därför högst obetydligt i jämförelse med de stora ländernas, Tysklands och Englands. Likväl ha de skyldighet att deltaga i af dessa länders redareorganisation proklamerade strider, hvilket ingalunda tyder på någon öfverdrifven fruktan för eventuella konflikter.

Denna internationella redareorganisation skall vidare ha till uppgift att upprätta förhyrningskontor i alla hamnar med ändamål att inregistrera allt sjöfolk. Dessutom utfärdas för hvarje man s. k. registreringsbevis eller betygsböcker, utan hvilka ingen anställning kan ernås. Härigenom bli skeppsredarne i stånd att ännu bättre än genom utsändande af s. k. svarta listor utestänga och förfölja hvarje sjöman eller annan arbetare, hvilken af en eller annan anledning råkat att blifva misshaglig. Skulle konflikt utbryta i något land, så äro redarne i de öfriga länderna skyldiga att försöka anskaffa och ditsända strejkbrytare och för detta ändamål skall på centralt belägna platser anskaffas lämpliga logementsfartyg, som skola vara redo att sändas dit, där konflikt pågår.

Redarne ha redan uttalat som sin mening, att de genom denna organisation fått ett vapen i händerna, hvarmed de tilltro sig kunna nedslå hvarje strejk. Konflikterna komma för framtiden, enligt deras egen utsago, »att inskränka sig till periodiska kraftmätningar», hvilka man gifvetvis får tänka sig, att redarne genom lämpliga utmaningar förlägga till för dem gynnsamma tidsperioder, som t. ex. de, hvilka vi nyligen ha genomgått i vårt land.

Belysande för det sätt, hvarpå redarne planlagt sin organisation, skall här återgifvas den af Sveriges redareförening utgifna adressförteckningen på deras agenter.

Adresser å Sveriges Redareförenings Förhyrningsagenter.

Telegramadress för samtliga »Förhyrning».

Stad.	Föreståndare.	Postadress.	Telefon.
Gäffe.	C. A. Elfstadius.	Gäffe Platsbyrå.	14 95
Göteborg.	A. Pettersson.	Sjömanshuset.	52 29
Halmstad.	C. O. Kihlberg.	Sjömanshuset.	7 39
Hälsingborg.	F. Pålsson.	Sjömanshemmet.	4 10
Härnösand.	J. Ledin.	Sjömanshuset.	2 17
Hudiksvall.	Magnus Lindman.	Hudiksvall.	2 43
Kalmar.	Carl Strandberg.	Sjömanshuset.	6 04
Karlshamn.	J. Törngren.	Sjömanshuset.	2 85
Karlskrona.	C. G. A. Pettersson.	Ölandsgatan nr 2.	2 70
Landskrona.	Axel Söderberg.	Storgatan nr 1.	4 74
Luleå.	Rob. Asplund.	Luleå.	6
Malmö.	R. Vult von Steijern.	Sjömanshemmet.	4 67
Marstrand.	Oscar Lauren.	Marstrand.	39
Norrköping.	Ernst Hörner.	Södra Strömngatan 32.	6 74
Oskarshamn.	J. A. Andersson.	Hamngatan 130.	46
Oxelösund.	J. Ant. Strömquist.	Oxelösund.	
Simrishamn.	N. P. Malmros.	Simrishamn.	29
Skellefteå.	Edv. Törnsten.	Skellefteå.	36
Stockholm.	G. W:m Nyman.	Sjömanshemmet.	62 84
Sundsvall.	N. W. Hagelin.	Sjömanshuset.	1 38
Söderhamn.	Carl Strömngren.	Köpmangatan 7.	3 99
Sölvesborg.	A. C. Hansson.	Sölvesborg.	54
Trelleborg.	N. J. Nordberg.	Hamngatan 98.	
Uddevalla.	C. Åhman & C:o.	Sjömanshuset.	80
Umeå.	F. A. Högström.	Sjömanshuset.	1 90
Västervik.	Seth Edlund.	Knut Sjögren.	71
Ystad.	A. Skarman.	Hamnkotoret.	5
Åhus.	Carl Persson.	Åhus.	1 29
Örnsköldsvik.	J. H. Ödmark.	H. K. H. Pohlman.	2 29

Synnerligast torde här uppmärksammas det stora antal agenter, som redareföreningen lyckats förskaffa sig bland de på sjömanshusen anställda funk-

tionärerna, en förmån, som de icke kunna skatta högt nog. Som sjömanshusdirektionerna hittills varit konstruerade med uteslutande skeppsredare och befälhafvare, så är det helt naturligt, att ingen gensaga framkommit mot att funktionärer på så sätt binda sig till arbetsgifvareintresset. Men hur går det i dessa fall med opartiskheten från denna för sjöfolket så viktiga statsinstitution?

I särskildt cirkulär till befälhafvarne åläggas dessa af redareföreningen att uteslutande taga sitt folk genom dessa förhyrningskontor eller förhyrningsagenter. Dessutom har man som nämnt utfärdat så kallade betygsböcker och gått så långt, att man i de af staten genom sjömanshusen utfärdade sjöfartsböckerna instämplat tillkännagifvande, att sådan betygsbok blifvit till ifrågavarande person utlämnad, och detta har fått verkställas, utan att kommerskollegium däremot haft något att invända.

Men icke nog härmed! Man har äfven slugt nog utnyttjat lagstiftarnes uraktlåtenhet eller kanske rättare sagdt regeringens senfärdighet att gifva sjöfolket olycksfallsförsäkringsskydd i likhet med öfriga arbetare, i det att man anknutit ett sådant till sitt inregistrerings- och betygsbokssystem för att härigenom lättare öfvervinna det motstånd, som måste finnas hos sjöfolket mot att på så sätt låta sig bindas under redareföreningen. Då olycksfallsförsäkringslagen beslutades 1901, lofvade regeringen att med det snaraste framkomma med förslag till olycksfallsförsäkring för sjöfolket, men man tycks på detta håll anse denna fråga vara af mindre brådskande natur, under det att man i andra frågor knappast ger sig tid att invänta utredningarnas resultat, innan frågorna föreläggas Riksdagen. Sjöfolket torde därför i såväl detta som i andra hänseenden ha befogad anledning till klagomål öfver det sätt, hvarpå deras intressen blifva tillgodosedda.

Det kan näppeligen lända Riksdagen till ära, om den i en så ojämn strid stödjer den starkare parten gentemot den svagare, genom att hålla den senare fjättrad med medeltidsmässiga tjänstehjonsbestämmelser, under det att den starkare parten får full frihet att utnyttja alla de stridsmedel, som en enhetlig internationell organisation med ett kolossalt kapital kan åstadkomma. Detta kan ingalunda betecknas såsom »fair play», där den ena parten hålles bunden genom omoderna, men för arbetsgifvarne förmånliga lagbestämmelser, hvilkas bibehållande på ett synnerligen demonstrativt sätt markera ihålligheten i de från samma håll ofta upprepade fraserna om »arbetets frihet». Resultatet af att arbetsgifvarna till sina öfriga förmåner äfven erhålla detta öfvertag kan endast blifva, att sjöfolket drifves in i en förtviflans anarki, som icke kommer att blifva till gagn för landet.

Undertecknad får på grund af det anförda hemställa, att Riksdagen ville endera besluta införa följande tillägg till sjölagen antingen som fristående paragraf eller med anknytning till någon annan lämplig paragraf, såsom § 84 i sjölagen:

Oafsedt i hvad hyresaftalet eller eljest i denna lag bestämmes, äge sjöman, då fartyget befinner sig i svensk hamn eller skyddad svensk redd att erhålla entledigande, därest han hos befälhafvare eller ägare 24 timmar före fartygets afgang därom gjort framställning,

eller ock,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till sådan ändring uti sjölagen, att sjöfolk gifves rätt att med i lag bestämd uppsägningstid afmönstra i inhemsk hamn.

Stockholm den 24 januari 1909.

C. G. Lindley.

Nr 145.

Af herr **Lindley m. fl.**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af sjölagen.

Den kolossala utveckling, som ständigt fortgår på alla områden, har icke lämnat sjöfarten oberörd. Statistiken lämnar värtaliga vittnesbörd om hurusom ångfartygstrafiken är i ständig tillväxt — såväl i fråga om antal som storlek — under det att segelfartygen blifva allt mer och mer undanträngda. Samtidigt har härigenom äfven uppstått en mångfald af nya frågor, som å sin sida kräfva reglementerande bestämmelser i sjölagen.

Sedan 1667 har sjölagen undergått tvenne revisioner, nämligen 1864 och 1891, men endast beträffande den förstnämnda kan man tala om någon väsentligt genomgripande modernisering. Det är dock *efter* denna