

N:o 152.

Af herr **C. G. Lindley**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående vissa ändringar i sjölagen m. m.

Redan på 1870 talet började röster höjas i vårt land på att få en reformering af då gällande sjölag, hvilken i mångt och mycket ansågs ofullständig samt stridande mot dåtida rättsbegrepp. År 1882 tillsattes af Kungl. Maj:t en kommitté med uppdrag att i förening med liknande kommittéer från Norge och Danmark revidera sjölagen med hufvudsakligt aktgifvande på att åstadkomma lika lydande sjölagar för de tre nordiska länderna. I den till Konungen aflämnade skrifvelsen anför kommittén, att den antagit, »att, om än yrkanden — såsom vid 1882 års riksdag — framkommit om revision af 1864 års sjölag, det kommittén lämnade uppdraget likväl närmast föranledts af behovet att afhjälpa förefintliga bristfälligheter i gällande sjölagstiftning än af önskan att genom fortskridandet på den väg, för hvilken Riksdagen i sin underdåniga skrifvelse den 9 maj 1876 uttalat sig, ytterligare utvidga området för den gemensamma skandinaviska handelslagstiftningen. Kommittén har därför ansett det vara sin förnämsta uppgift att söka vinna öfverensstämmelse med de norska och danska förslagen.»

Häraf följer, att den viktiga frågan om sjölagens modernisering i human och för den personliga säkerheten betryggande anda fått vika för frågan om att åstadkomma en lika lydande sjölag i Sverige, Norge och Danmark. Bristfälligheterna ha fått kvarstå och kvarstå i närvarande stund samt böra därför föranleda en snar revision.

Dessa bristfälligheter äro förvisso af flerfaldiga slag, berörande såväl redare, befälhafvare, assuradörer och köpmän som ock — det å fartygen anställda manskapet. I all synnerhet har den sistnämnda kate-

gorien en hel rad af befogade anmärkingar att göra mot gällande sjölag.

Sjölagens bestämmelser spela äfvenledes en betydligt större roll för sjöfolket, än hvad motsvarande lagar göra för de ilandvarande yrkesgrupperna, ty sjölagen innehåller sådana föreskrifter, som binda sjöfolkets rörelsefrihet och som moraliskt göra staten till sjöfolkets förmyndare.

På grund häraf är det statens plikt och skyldighet att skydda och bevaka sjöfolkets andliga och materiella välbefinnande, men däri tyckes staten hafva brustit på ett beklagansvärdt sätt.

Vi behöfva endast hänvisa till den fullständiga saknaden af preventiva skyddslagar — den s. k. Plimsollslagstiftningen — och torde enbart genom denna uraktlåtenhet ett mycket stort antal sjöfolk ha njutit en förtidig död. I arbetareförsäkringskommitténs betänkande af år 1888 angifves det genom olycksfall aflidna sjöfolket uppgå till 48,5 procent å hela antalet aflidne. Dessa siffror äro synnerligen talande och borde enbart af denna anledning ha framkallat omedelbara åtgärder från statsmakternas sida. Att i en officiell rapport ha konstaterat, att närpå hvarannan person, som går till sjös, måste bereda sig på en våldsamt död och att sedermera lämna en sådan rapport utan afseende, är mer än en underlåtenhetssynd från förmyndarens sida. Icke fullt så ohyggliga, men dock tillräckligt grymma äro de uppgifter, som lämnas i utlåtandet af den tillsatta kommittén för utredning angående förbättrade pensioneringssätt för sjömän och hvars verkställda undersökning omfattar femårsperioden 1895—1899 samt angifver procentantalet till 38,6 procent för de genom olycksfall aflidne. Hela antalet aflidit sjöfolk af alla grader, med frånräkning af f. d. yrkesutöfvare och fiskare, uppgår under denna femårsperiod till 2,634 och af dessa ha 1,017 aflidit genom olycksfall, mestadels genom drunkning, eller 875 personer af hela antalet. Det duger icke här att skylla på försynen, ty det är icke en försynens skickelse, om ett fartyg förliser, då det kanhända har gått till sjöss, dåligt utrustadt, dåligt bemannadt, öfverlastadt eller läckigt.

Vid 1899 års riksdag väcktes af herr A. Johansson i Möllstorp motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande inför Riksdagen af förslag till ändring i och tillägg till vissa delar af gällande sjölag. Som bekant afstyrktes motionen af lagutskottet, som understöddes af Första Kammaren. År 1901 gjordes en liknande framställning af herr E. Smith, Stockholm, med resultat att kamrarne godkände, att en skrifvelse afläts till Kungl. Maj:t i berörda syfte. Först i slutet af 1906 blef det emellertid något åtgjort i denna

fråga genom tillsättandet af den s. k. sjöfartskommittén. Detta var ingen dag för tidigt, snarare motsatsen, ty under tiden hade England ånyo tagit ett betydande steg på sjölagstiftningens område till skydd för dem som å fartygen måste söka sin utkomst och härtill beslutat att äfven tillämpa dess bestämmelser på till England kommande fartyg af utländsk nationalitet, hvars länder icke äga motsvarande skyddslagsbestämmelser som den engelska lagen innehåller.

Härigenom har vårt land tillfogats den förödmjukelsen att ställas under förmynderskap af ett annat lands lagstiftning. Det torde ännu vara för tidigt att yttra sig om resultatet af den tillsatta kommitténs arbete. Kommitténs uppdrag är dock af en begränsad karaktär, som hufvudsakligen afser att skapa betryggande bestämmelser i fråga om säkerhetsanordningarne ombord å fartyg. Men vid sidan häraf finnes en hel del andra missförhållanden, som kräfva lagstiftningens hjälp för deras snara undanrödjande. Säkerheten till lif och lem för vårt sjöfolk är onekligen den mest viktiga frågan och kräfver betydligt arbete för att få praktiska och nöjaktiga bestämmelser om fartygs konstruktion, bemanning, lastlinje, däckslastbestämmelser m. m. samt säkerhetskontroll på fartygs sjövärdighet genom en fortlöpande inspektion. Vid sidan häraf behöfs emellertid en genomgripande revision af bestämmelserna om besättningens logerande samt en tillfredsställande sundhetsinspektion. Vidare behöfs en modernisering af manskapets spisförordning, jämte kontroll å skeppsprovianten samt en revidering af de i många fall rent antika sjölagsbestämmelserna som reglera sjöfolkets ställning till redaren och befälhafvaren. Beträffande de två första frågorna, så beröra de den nu sittande sjöfartskommitténs uppgift, ty sjöfolkets hälsa och välbefinnande, vare sig den är orsakad af ohälsosamma skansar eller af dålig kost, måste gifvetvis inverka på fartygets sjövärdighet, liksom att frågan om arbetstidens längd och häraf följande öfveranstängning måste sättas i samband med bemanningsfrågan. Men något definitivt uppdrag förefinnes likväl icke för kommittén att utreda dessa spörsmål utöfver hvad som ingår i fartygs sjövärdighet. Att detta icke blir till fyllest torde nedanstående utvisa. Som betänklig brist i nuvarande sjölag framstår obefintligheten af någon som helst bestämmelse om de ombordvarandes logerande. Enda bestämmelse härom som finnes är i den af Kungl. Maj:t utfärdade förordningen om skeppsmätningen som lyder:

§ 14. Sedan totala dräktigheten af ett fartyg blifvit på ofvan beskrifna sätt utrönt, skola därifrån, för bestämmande af fartygets af-

giftspliktiga dräktighet, afdrag göras för följande i den totala dräktigheten inberäknade rum, nämligen:

a) rum, som uteslutande äro inrättade för befälhafvarens be-
gagnande;

b) hvarje för besättningen eller för befälhafvaren och besättningen gemensamt uteslutande inrättadt rum, under eller ofvan däck, hvilket har en rymd af minst 2,4 kubikmeter för hvarje man och har ett yttnehåll, mätt på durken, af minst 1,11 kvadratmeter likaledes för hvarje man, rummet är afsedt att inhysa; dock under villkor tillika att sådant rum befinner vara väl drifvet och tätadt, hvad däck, tak, durk och skott beträffar, samt starkt byggdt, väl förbundet och försedt med nödiga inrättningar för luftvexling och vattenaflopp; äfvensom att, när fråga är om svenskt fartyg, öfver ingången, dörren eller däcksbalken med orden »00 man» det största antal personer, som uti rummet får enligt ofvanstående bestämmelser inrymmas»;

I denna förordning förefinnes således icke någon bestämmelse om skyldighet för skeppsredaren att uppföra bostad åt de ombordvarande, icke heller förbud mot manskapets inhysande i därtill otjänliga eller små lokaler; det enda som i denna förordning stadgas är att dessa lokaler skola vara af föreskrifven storlek och skick för att undandragas fartygets afgiftspliktiga dräktighet. Denna förordning verkar emellertid som normgifvande vid beräkandet af skeppsskansarnes storlek, i allmänhet dock snarare öfver än under. Detta torde äfven vara mer än behöfligt! Man behöfver endast tänka sig hvad två kubikmeter luftutrymme betyder för en människa att däri ha sin bostad och i samma utrymme härbärgera sina kläder och öfriga förnödenheter; och vidare tänka sig, att sjöfolkets kläder som oftast äro våta och smutsiga genom intim beröring med last och vatten samt att, då annat torkrum i allmänhet saknas, skansen måste användas till detta ändamål och att man sedermera nödgas ligga i samma rum och insupa de ohälsosamma ångorna. Ventilationsanordningarne äro äfven merendels synnerligen underhaltiga, där de ens finnas. På ett stort antal fartyg finnas inga andra ventilationsanordningar än genom den öppna dörren, luckan eller sidportarne — ja man kan här inom själfva hufvudstaden påträffa ångare med skansar så inrättade att besättningen omöjligen kan få eld på en tändsticka, efter att ha vistats en natt i skansen, utan att först någon tid haft luckan öppen för frisk lufts inträngande.

Den kungl. förordningen berör dock luftvexlingen, men nämner icke ett ord om skansarnes uppvärmning. Många fartyg, i synnerhet smärre segelfartyg, ha icke håller några anordningar, hvarigenom man-

skapslogementen kunna uppvärmas och ha flerfaldiga olyckor inträffat genom primitiva eldningsåtgärder, som ha slutat med ihjälösning. Yt-innehållet är äfvenledes som ofast alldeles otillräckligt. På många ångfartyg exempelvis så är det omöjligt för besättningen att kunna kläda sig samtidigt, utan måste en del ta reträtten till sina kojor för att där i liggande ställning söka praktisera sig i kläderna. Samma förhållande gör sig äfven gällande, då besättningen gemensamt skola intaga sina måltider.

De som icke få rum på durken måste med sina matportioner praktisera sig in i kojor för att där på ett obekvämt sätt intaga sin föda. Skansarnes belägenhet och öfriga inredning lämna äfvenledes åtskilligt att önska. Skansar under däck äro merendels mörka och fuktiga; kommer så härtill svettning från oklädda järnbalkar, läckigt tak, afdunstningar från kabelgatt eller från i samband med skansarna befintliga olje- och lamprum samt klosetter, så får man en bild af de missförhållanden som i allmänhet vidlåda manskapets logement.

I det af pensioneringskommittén afgifna betänkandet finnes bland annat en tabell utvisande dödsorsakerna bland det affidna sjöfolket som förut blifvit berörd, däraf framgår att af de som ljutit en naturlig död har cirka en femtedel af alla affidna sjömän dött till följd af bröstsjukdomar — *hufvudsakligast lungsot*. Älven om man icke har fog för påståendet att dessa personer skulle ha ådragit sig sjukdomarne till följd af dessa allmänt dåliga skansar, så torde det icke vara möjligt att förneka utan att de haft en ogynsam inverkan på sjukdomarne och dessutom utgöra dessa små mörka och fuktiga skansar en synnerligen fördelaktig jordmån för spridandet af tuberkulösa sjukdomar.

I en bok angående fångvårdsväsendet här i Sverige finnes ett uttalande, som är värdt att här återgifvas:

»Den penitentiära vetenskapen har, stödd på erfarenheten, stannat vid den uppfattningen att en blott för natten afsedd cell bör vara af 16 km. storlek, under det att celler, där fångar förvaras både natt och dag, böra vara af minst 25 km. storlek.» Således: en förbrytare, som förvaras i ett hygieniskt renligt och i allmänhet väl ventileradt fängelse behöfver mellan 16 och 25 km. luftutrymme, medan en sjöman eller eldare anses kunna afspisas med 2:04 km. luftutrymme.

Hvad som här kräfvos är icke enbart lagbestämmelser om skansars luftutrymme och golftyta, jämte bestämmelser om nödig uppvärmning, belysning och ventilation, utan äfven bestämmelser om en fortlöpande sundhetsinspektion från myndigheternas sida.



Kosthållet har under alla år varit en källa till ständiga misshälligheter ombord å fartygen. Grundorsaken härtill torde tillskrivas den enformighet, som i allmänhet gör sig gällande i fråga om skeppskosten. Under gångna tider, innan de nyare konserverings- och matberedningsmetoderna voro kända, voro sjöfarande uteslutande hänvisade till att lifnära sig af salta eller torkade födoämnen, undantagandes de tillfällen då färsk proviant från land kunde anskaffas. Nu återigen föreligger intet hinder för att ombord å fartyg kunna medtaga alla de proviantartiklar som ingå i den ilandvarande befolkningens bruk och sedvänjor. Sjölagen föreskrifver, att befälhafvaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisförordningen. Sjöfolket anser emellertid denna af Kungl. Maj:t senast år 1896 reviderade spisförordning icke vara tillfredsställande eller i öfverensstämmelse med de nutida kraf, som arbetare i allmänhet och äfven de i små omständigheter anse sig ha rätt att kräva.

Vid en första granskning af denna spisförordning får man ett intryck af, då man ser de fastställda kvantiteterna af kött och fläsk, att sjöfolket ingalunda är dåligt lottadt vid jämförelse med hvad som i allmänhet kommer andra arbetare till godo, men gör man sig mödan att studera hela spisförordningen, så skall man snart finna, att detta är nästan det enda sofvel som består och hvilket följaktligen fördeladt på alla måltiderna ingalunda kan anses såsom öfverflöd utan snarare som otillräckligt för att stilla de kroppsliga krafven på näringsämnen. De som haft tillfälle att följa sjömanskallet veta alltför väl hvilken skillnad som uppstår mellan den tid då köttet eller fläsket upptages ur sin saltlake, tills det hamnar i sjöfolkets skans. Frånräknadt ben, senor och kanhända en del oätbart fett, blir den för hela dygnet afsedda fläsk eller köttportionen per man i vanligheten icke större än att den ledigt kan konsumeras till middagsmåltiden. Fördelaktigt verkar därför den på senare tider tillkomna bestämmelsen, som reducerar kötttransonerna med en sjättedel, men i utbyte fastställer 150 gram salt sill; härigenom slipper sjöfolket att åtminstone för ytterligare en måltid vara utan sofvel till de hårda skeppsskorporna. Emellertid kan icke denna eller de öfriga små förändringarne i 1896 års spisförordning upphäffa den till leda gränsande enformighet, som vidlåder kosthållet ombord.

Ännu värre blir förhållandet i varma klimat, då besättningen och i all synnerhet eldarne formligen plågas genom denna olämpliga spisordning, som med undantag af bestämmelsen om, att hvar och en vid maskinen anställd skall äga rätt att utfå lämplig kvantitet hafremjöl för att blandas med dricksvattnet, icke tager någon som helst hänsyn

till klimatiska förhållanden. Kommer så härtill, att födoämnen icke äro af prima beskaffenhet utan just inköpta på grund af sin prisbillighet, kanhända beroende af att besättningens kosthåll på entreprenad öfvertagits af befälhafvaren eller af restauratrisen och därtill kanske tillagade af en undermålig kock. Denna funktion utöfvas som oftast å våra segelfartyg af en minderårig pojke, som icke äger de ringaste begrepp om matlagning, och torde besättningens vantrefnad under dylika förhållanden ingalunda vara förvånansvärd. Redan för 15 år sedan infördes i England en födoämne-inspektion å den proviant och vatten som var afsedt att medtagas vid längre sjöresor och enligt den förlidet år genomförda sjölagsreformen i samma land skall hvarje skepp af 1,000 gross-tonnage eller däröfver anställa examinerade kockar. Samtidigt tillfördes den där i landet gällande spisförordningen en del fördelaktiga förbättringar och bland annat fastslås att margarin icke får utportioneras i stället för smör.

Enligt den svenska spisförordningen kan icke allenast margarin utlämnas i stället för smör, utan till och med olivolja är där fastställt som lämpligt surrogat; likaså kan socker få utbytas mot sirap. Äfven här i landet behöfver spisförordningen reformeras åtskilligt i modern anda och därjämte behöfs äfven att införas såväl examination för kockar, som inspektion å födoämnen.

Ingen yrkesklass lever i vårt land under så hårda lagbestämmelser som hvad sjöfolket nödgas göra. Deras rörelsefrihet och personliga själfständighet är på alla sidor kringskuren och hämmad af drakoniska straffparagrafer. Den föråldrade legohjonsstadgan i land är en liberal företeelse i jämförelse med de sjölagsparagrafer som reglera sjöfolkets ställning till sina arbetsgifvare, och dock betraktas legohjonsstadgan numera så pass föråldrad, att den icke längre är fullt tillämplig för dem som den afser att omfatta. De i många hänseenden efterblifna landtarbetarne ha börjat undandraga sig legohjonsstadgan genom att icke låta städja sig, men sjöfolket saknar alla dylika möjligheter, då de vid alla utländska resor måste »mönstran» genom undertecknandet af en förbindelse enligt af myndigheterna utfärdadt formulär, hvori den påmönstrade binder sig till de i sjölagen fastställda bestämmelserna.

Sjöfolkets ofria ställning framgår tydligt i början af sjölagens fjärde kapitel, som handlar om besättningen och hvars § 75 lyder:

»Underlåter sjöman, som blifvit påmönstrad eller som skriftligen förbundit sig till inställelse å viss dag, eller bevisligen erhållit del af skriftlig kallelse att å viss dag iakttaga inställelse, att i rätt tid infinna sig ombord, eller går sjöman därifrån utan befälhafvarens tillstånd, eller

kommer sjöman, som efter erhållet tillstånd gått i land, icke tillbaka i rätt tid, äge befälhafvaren rätt att till hans inställande i tjänsten anlita vederbörande polismyndighet. De kostnader, som uppstå för sjömannens inställande i tjänst, må afdragas å hans hyra.»

Att efter mönstringen icke infinna sig ombord utgör här en förseelse af sådan art att den berättigar till arresteringsåtgärder. Visserligen kan det ju sägas, att denna uraktlåtenhet att infinna sig är liktydig med ett aftalsbrott och följaktligen straffbart, men för sjöfolkets del blir skillnaden den, att detta göres till en kriminell förbrytelse i stället för att medföra civilrättsligt ansvar.

I England räknas icke ens vägran att ofter mönstring medfölja fartyget som någon förseelse, då återbud har lämnats i så pass god tid att annan person kunnat anskaffas. Man har där utgått från att på mönstradt sjöfolk i allmänhet icke haft tillfälle att vidare noggrant studera det fartyg, å hvilket de blifvit påmönstrade, och har man därför medgifvit för den påmönstrade att komma ifrån en måhända riskabel anställning.

I Amerika har därvarande lagstiftande församling beslutat att helt upphäfva alla sådana bestämmelser, enär de stodo i strid med den i Amerikas Förenta Stater antagna författningen, som säger: »Vare sig slafveri eller tvångstjänst, med undantag af straff för begånget brott, för hvilket personen i fråga må vara lagligen dömd, får existera inom de förenade staterna eller å ort som står under dess domvärjo».

Några större olägenheter ha icke försports från dessa länder, i följd af mera humana rättsbestämmelser. Tvärtom tyckas just dessa länder ha blifvit så öfverlupna med svenskt och andra nationers sjöfolk att man ansett sig böra uppställa skärpta villkor för deras inflyttning.

I nära samband med ofvan åberopade § stå vidare sjölagens §§ 106, 107, 297, 298, 299 och 300, hvilka handla om rymning. Enligt den första af dessa paragrafer äger redaren att vid eventuell rymning beslagtaga och för egen del behålla eventuellt kvarlämnade effekter eller innesående hyra. Lagstiftarne hafva här, helt visst, aldrig tänkt sig möjligheten för denna paragrafs utnyttjande till vinst för fartygets ägare, genom det i en del länder praktiserade systemet att »drifva» ut besättningen genom hårdt arbete och dålig kost, för att på så sätt komma i besittning af deras under längre resor intjänta lön. På grund af den ringare sjöfarten, som från vårt land har bedrifvits på dessa aflägsnare farvatten, har denna fråga icke haft någon större betydelse, men den kan få.

Frågan om rymning är för öfrigt ett spörsmål som tarfvar en grundligare utredning. Ju mera man hindrar en med sitt fartyg eller

befäl missnöjd person från rätten att få afmönstra, ju starkare växer tanken på att genom rymning undandraga sig det obehagliga. Rymning af svenskt sjöfolk från svenska fartyg i svensk hamn borde aldrig få förekomma, då lagarne borde vara så formulerade, att rätt till uppsägning och afmönstring vore en oförtytterlig sak. Sedd från dessa synpunkter måste man medgifva, att följande sjölagsparagrafer äro allt annat än tillfredsställande:

§ 107. Förekommer anledning att rymning tillämnas, må befälhafvaren, så länge faran för rymning fortvarar, hålla besättningens tillhörigheter under särskildt förvar. Beträdes sjöman med försök till rymning eller gripes förrymd sjöman, äge befälhafvaren hålla honom i fängsligt förvar, ombord eller i land, till dess fartyget afseglar.

§ 297. Underlåter sjöman att inställa sig i tjänst i vederbörlig tid, straffes med böter, högst femtio kronor. Tager sjöman hyra å fartyg för tid, under hvilken han på grund af äldre hyresaftal är pliktig att tjäna å annat fartyg, straffes med böter, högst tvåhundra kronor.

§ 298. Rymmer sjöman ur tjänsten, straffes med fängelse i högst tre månader. Rymma flere af besättningen i förening eller efter föregående aftal dömes till fängelse i högst sex månader. Rymmer hela besättningen eller största delen däraf, eller sker rymningen under sådana omständigheter, att rymmaren bort inse, att fartyget till följd af rymningen utsattes för fara, må till fängelse i högst ett år eller till straffarbete på lika tid dömas.

§ 299. Hvar, som förleder sjöman att rymma eller med råd eller dåd främjar rymningen, straffes med böter eller med fängelse i högst tre månader.

§ 300. Underlåter sjöman, som inmönstrats å fartyg, att inställa sig ombord före fartygets afgang från den ort, där resan börjar, eller blifver sjöman borta från skeppsbord mer än tjugufyra timmar utan lof eller utöfver erhållet lof, straffes såsom rymmaren, där ej af omständigheterna pröfvas, att han icke haft för afsikt att afvika ur tjänsten.

Lagen frågar här ytterst litet efter motiven, den endast konstaterar faktum och tillmäter straffen. Huru oförnuftigt och brutalt dessa lagbestämmelser kunna verka, visas bl. a. af följande fall:

En matros E. G. Andersson mönstrade 1898 i Kalmar å skonerten »Competitor» men rymde i Karlskrona, blef häktad och ställd under åtal. Fartyget hade under tiden gått förloradt. På förfrågan hvarför han rymt, uppgaf han att »skutan läckte så mycket, att han fruktade att den skulle gå till botten». »Hvarför då icke begära besiktning», tillfrågades han af rättens ordförande, hvarpå Andersson genmälte, »att

sådan erhålles ej på en mans begäran; öfver halfva antalet af besättningen skall häri vara ense».

Andersson dömdes likvisst till en månads fängelse, därför att han *olofvandes* hade frälst sitt lif! Under sin anställningstid är sjöfolket dessutom så godt som i fängsligt förvar, ty befälhafvaren kan om han så finner lämpligt, till och med i hemorten, neka en å fartyget anställd rätt att få gå i land, och då fartyget är privat egendom, kan han äfvenså neka släktingar och bekanta från att få gå ombord. Rätten till fritid öfver hvilken sjöfolket själf kan disponera är ganska problematisk till följd af formuleringen i sjölagens § 78, som lyder:

»Enhvar af besättningen åligge att i hamn och till sjöss, ombord och i land, noggrant åtlyda förmans befallningar angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i öfrigt med omsorg och nit fullgöra tjänsten, vare sig natt eller dag, helg eller söckendag. All skada och förlust, som genom sjömans fel eller försummelse i tjänsten uppkommer, vare han pliktig att ersätta.

Råkar fartyget i sjönöd, skall besättningen göra allt, hvad i dess makt står, för att rädda fartyget och må ej utan befälhafvarens tillstånd före honom öfvergifva detsamma.»

Häremot vore intet att invända, om tillämpningen af denna paragraf inskränkte sig till att af sjöfolket fordra lydnad och plikttrohet i deras tjänsteåligganden. Hvad vi här rikta oss emot är, hvad som vid åtskilliga tillfällen blifvit konstateradt, nämligen att ifrågavarande § blifvit utnyttjad på ett för manskapet synnerligen ofördelaktigt sätt. Paragrafen får emellertid sin fulla belysning, då den sättes i samband med sjölagens §§ 101, 102, 303, 304 och 305 som är af följande lydelse:

§ 101. Vägrar sjöman att hörsamma gifven befallning eller är eljest motvillig i tjänsten, äge befälhafvaren eller vid hans frånvaro eller förfall, den, som i hans ställe förer befälet, medels tvång skaffa sig lydnad. När fartyget är stadt i fara eller myteri visar sig bland besättningen eller eljest, när nöden kräfver, äge befälhafvaren bruka allt det våld, som för framtvingande af lydnad eller återställande af ordningen är nödvändigt; och åligge enhvar af besättningen att i ty fall, jämväl utan särskild anmaning, lämna befälhafvaren nödigt bistånd.

Får den, som vägrade lydnad, skada, vare gärningsmannen saklös, där ej pröfvas, att större våld brukas, än nöden kräfde.

§ 102 fastställer ett antal löneafdragsstraff, som befälhafvaren äger rätt att ådöma besättningen, vid i paragrafen uppräknade förseelser.

§ 303. Sätter sig sjöman upp mot befälhafvaren och vägrar honom lydnad, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader, eller, där

omständigheterna äro synnerligen försvårade, med straffarbete i högst ett år.

§ 304. Öfverfaller någon af besättningen med våld eller hot om våld befälhafvaren i tjänsten eller för att honom till någon tjänsteåtgärd tvinga eller därifrån hindra eller för att å honom för sådan åtgärd hämnas, dömes till straffarbete i högst två år eller fängelse. Äro omständigheterna synnerligen mildrande, må till böter dömas.

§ 305. Sätter sig sjöfolk tillsammans och lägger det uppsåt å daga att med förenadt våld bemäktiga sig ledningen af fartyget eller tvinga befälhafvaren till någon åtgärd i tjänsten eller att för sådan åtgärd å honom hämnas eller att i förening göra våldsamt motstånd mot åtgärd, som befälhafvaren anbefallt, men vända deltagarne i myteriet af egen drift eller på befälhafvarens befallning åter till lydriad eller ordning, utan att våld å person eller egendom blifvit öfvadt; då skola anstiftare eller anförare dömas till fängelse i minst sex månader eller straffarbete från och med sex månader till och med två år och annan deltagare till fängelse i högst sex månader.

Vända deltagarne i myteriet ej åter till lydriad och ordning, utan visa trotsighet mot befälhafvarens befallning, dömes anstiftare eller anförare till fängelse i minst ett år eller till straffarbete från och med ett till och med fyra år, och annan deltagare till fängelse i minst 3 månader eller straffarbete från och med 3 månader till och med två år. Öfvas vid myteriet våld å person eller egendom, straffes anstiftare eller anförare med straffarbete från och med två till och med sex år och annan deltagare i myteriet med fängelse i minst sex månader eller straffarbete från och med sex månader till och med tre år.

För våld eller annan brottslig gärning, som vid myteri begås, varde ock gärningsmannen straffad efter ty i 4 kap. 1 § strafflagen skils.

Det ursprungliga syftemålet med ofvan åberopade lagparagrafer torde ha varit att åstadkomma disciplin samt därigenom garantera fartygets säkerhet, när det befinner sig på resa. Erfarenheten har emellertid visat att dessa paragrafer ofta blifvit skandalöst missbrukade såsom t. ex. när en besättning för en tid sedan blef åtalad vid Piteå rådstufvurätt, emedan de hade vägrat att stiga upp kl. half fem f. m. för att börja lastningsarbetet (de hade kvällen förut nödgats arbeta till kl. 7 e. m.), och åtalades enligt sjölagens § 305, hvarigenom de riskerade från sex månaders till två års fängelse eller straffarbete. Endast detta fall torde ge en klar belysning åt, hvilka förfärande straff som kunna tillmätas de å fartyg anställda vid de minsta förseelser. Med en smula god vilja kan en befälhafvare utan vidare svårigheter, tack

vare dessa sjölagsparagrafer, konstruera fram en anklagelse för myteri. Belysande för detta är den s. k. Magdalarättegången:

Under det att fartyget låg i East London i Sydafrika blef det en smula bråk i skansen en söndag, till följd af förtäring af spirituosa. Befälhafvaren Österlund blef då uppretad samt öfverföll en af bråkmakarne med slag och sparkar. Eu i skansen sofvande matros Nahlman, hvilken haft vakt hela natten och som följaktligen behöfde sofva, enär han äfven följande natt skulle ha nattvakt, gick därpå akterut för att anföra klagomål mot oväsendet, men blef äfven han i själfva kajutan mottagen med hugg och slag af befälhafvaren, samtidigt som styrmännen höllo personen för att gifva befälhafvaren tillfälle att slå. Nahlman blef sedermera slagen i bojor, som förorsakade en sådan uppsvällning å handlederna att bojorna icke kunde aftagas utan måste filas af. Härigenom uppstod benröta, hvarför matrosen vid ankomsten till svensk hamn sökte myndigheternas bistånd genom att anhängiggöra åtal. Processen pågick öfver ett år och kunde endast fullföljas tack vare kamraters ekonomiska bistånd, men resulterade endast i att befälhafvaren fick böta 75 kronor samt 25 kronors skadestånd. Men Nahlman själf blef samtidigt dömd till 20 kronors böter och undgick endast med knapp nöd den mot honom riktade anklagelsen för delaktighet i myteri.

Den 2 oktober 1906 inkom ångfartyget Duo till Sundsvall. Om bord fanns samtidigt en 17-årig norsk yngling, hvilken å resan hade råkat att skada sin fot, hvadan han icke längre var fullt arbetsför. Vid ankomsten dit sökte därför befålet ombord att blifva befriade från den sjuke ynglingen genom att förmå honom att underteckna afräkningen och från fartyget afmönstra, utan att erhålla den i sjölagen föreskrifna sjukvården. Detta ansåg besättningen vara en orättvisa, hvarför båtsmannen ombord tog den sjuke i land för att uppsöka en jurist, som kunde åtaga sig hans sak. Följden af detta partitagande blef att äfven båtsmannen ilandkördes, hvarpå den öfriga delen af däckbesättningen förklarade sig solidarisk med båtsmannen och slutade sitt arbete. Befälhafvaren lät därpå genom polisens försorg häkta besättningen samt yrkade ansvar å båtsmannen för anstiftan till myteri och emot de öfriga för vägran att utföra gifna befallningar. Allmänna åklagaren instämde samt yrkade ansvar enligt 303 § i sjölagen. Lyckligtvis intog domstolen en förständig ståndpunkt i det den vägrade att godkänna de åberopade lagrummen samt försatte de häktade på fri fot.

Många dylika fall skulle här kunna framdragas, men torde de här återgifna vara tillräckliga för att belysa den grad af personlig ofrihet som sjöfolket nödgas finna sig i. Med fullt fog vågar man här

påstå att staten icke har bevakat dessa sina medborgares intressen på ett för dem fullt tillfredsställande och rättvist sätt.

Med stöd af hvad som här blifvit anfördt få vi hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla,

att Kungl. Maj:t ville efter verkställd utredning för Riksdagen framlägga förslag till:

dels bestämmelser uti sjölagen i hvad som bör stadgas beträffande fartygens logement;

dels sådan ändring uti sjölagen att sjöfolk gifves rätt att, med i lag bestämd uppsägningstid, afmönstra i inhemsk hamn;

dels sådana ändringar uti sjölagens §§ 101, 102, 303, 304 och 305, som i socialpolitiskt hänseende jämställa sjöfolket med den ilandvarande arbetarebefolkningen;

dels ock de öfriga föreskrifter, till hvilka hvad i motionen anförts kan gifva anledning.

Stockholm den 26 januari 1908.

C. G. Lindley.

I motionens syfte instämma:

<i>Hj. Branting.</i>	<i>Aug. Nilsson.</i>	<i>Ernst Blomberg.</i>
<i>N. E. Lindberg.</i>	<i>Viktor Larsson.</i>	<i>Bernh. Eriksson.</i>
<i>Nils Persson.</i>	<i>A. C. Lindblad.</i>	<i>A. J. Christiernson.</i>
<i>Värner Rydén.</i>	<i>L. J. Carlsson.</i>	<i>E. C. Kropp.</i>
<i>F. W. Thorsson.</i>	<i>E. A. Leksell.</i>	<i>K. A. Tengdahl.</i>