

N:o 19.

Af herr **Lindley**, om tillägg till § 300 sjölagen m. m.

Gång efter annan har från skilda håll påpekats den för vårt land så skadliga emigrationen af svenskt sjöfolk, och däribland har den svenska beskickningen i Frankrike nyligen bragt saken på tal genom en till utrikesdepartementet insänd promemoria, hvari meddelas om verkställd undersökning för utrönandet af orsakerna till denna emigration samt göres hemställen om snara och hämmande åtgärders vidtagande.

De i denna rapport angifna orsakerna äro: usel logering, dålig kost, dröjsmålet med pensionsfrågans lösning, lång arbetstid och låga löner. De fyra första af de där uppräknade missförhållandena ligga tydligen innanför Riksdagens möjlighet till ett snabbt afhjälpande genom en för ändamålet direkt afpassad lagstiftning. Svårare är det beträffande lönerna, ty där torde nog stora svårigheter, under nuvarande förhållanden, yppa sig för ett direkt ingripande. Mycket kan likväl göras i detta hänseende, ty frågan sammanhänger verkligen, som af efterföljande torde ses, med behöfliga ändringar i gällande sjölag. Arbetslönerna i vårt land ha under de senaste 50 åren undergått högst betydande förändringar. I all synnerhet visa de senaste 15 åren en mycket afsevärd stegring af lönerna, på samma gång visserligen också alla lefnadskostnader ökats. En vidtagen granskning af mönstringsrullorna å härvarande sjömanshus visar emellertid att sjöfolkets lönestegringar ingalunda hållit jämna steg med de förbättrade villkor som kommit öfriga arbetaregrupper till del, hvarför det torde vara nödvändigt att i någon mån belysa de faktorer, som därvid ha spelat hufvudrollen.

Genomsnittshyran för matrosar och eldare var för 50 år sedan ungefär 30 kronor pr månad. Så småningom höjdes dock hyrorna så, att man redan 1865 kunde anteckna 40 kronor som de allmänt förekom-

mande hyressatserna för dessa två kategorier. Sedermera sjönko lönerna något, men höjdes igen så, att de år 1875 varierade mellan 40 och 50 kronor pr månad. Året därpå stego lönerna än ytterligare och betalades därvid en månadslön af ända upp till 65 kronor pr månad. Härefter sjönko hyrorna återigen ned till cirka 40 à 45 kronor och kvarhöllo sig sedermera i det närmaste oförändrade tills att de i början af 1900-talet höjde sig till cirka 50 kronor pr månad. Sedermera har det lyckats sjöfolkets organisation att dels genom underhandlingar och dels genom påtryckning få lönerna höjda till 55 kronor pr månad.

Dessvärre saknas i vårt land någon tillförlitlig officiell statistik öfver arbetarnes löner inom olika fack, som skulle möjliggöra en exakt jämförelse med sjöfolkets ekonomiska ställning under motsvarande tidsperiod. Bland de få uppgifter å gångna tiders arbetarelöner, hvilka finnas tillgängliga, torde de, som samlats och bearbetats af Stockholms stads byggnadskontor, vara bland de mest värdefulla och tillförlitligaste. Af denna statistik framgår, att högsta lönerna för i stadens tjänst anställda grofarbetare voro år 1860 12 öre och under år 1862—1865 14 öre pr timme. Timlönerna sjönko sedermera 1869 till 10 öre pr timme, men stego redan året därpå samt fortsatte att stiga tills lönerna 1874 hade gått upp till 22 öre pr timme.

Härefter inträdde en period af nedgående och fluktuerande timlönspriser, och först år 1895 hade lönerna ånyo stigit till 22 öre pr timme.

Den största stegringen i arbetareklassens arbetslöner är dock att anteckna i samband med den moderna arbetarerörelsens tillkomst, sedan den blifvit en synnerligt aktuellt påverkande faktor efter 1895. År 1896 genomdref organisationen 10 timmars arbetsdag, och 1897 voro timlönerna 24 öre; 1898 27 öre; 1899 28 öre; år 1903 höjdes timpenningen till 30 öre och år 1905 till 36 öre samt år 1907 till 42 öre pr timme.

Samma progressiva lönestegringar ha för öfrigt gjort sig gällande inom alla fack. På 50—60 talet lära hamnarbetarnes löner för dåvarande 12 timmars arbetsdag ha uppgått till cirka 2 kronor pr dag. År 1873 betalades en daglön af kronor 2:50; år 1887 3 kronor; år 1895 kronor 3:50; år 1896 genomförde fackföreningen en timpenning af 40 öre pr timme; år 1899 höjdes timpenningen till 50 öre; år 1907 55 öre och år 1909 60 öre pr timme. Det torde så bemärkas att detta fack såväl som många andra har fått infördt ett förmånligt ackordsarbetssystem, hvadan den verkliga dagsförtjänsten torde böra ställas betydligt högre och ofta ända upp till 50 procent öfver denna fastställda minimitimpenning.

För att taga ännu en jämförelse bland de yrkesskickliga grupperna, så ha målarne uppgifvit att deras timpenning i Stockholm år 1880 var cirka 25 öre. Nu gällande timpenning uppgår till 70 öre och nästa år, enligt allaredan träffadt aftal, 75 öre per timme.

Vid granskande jämförelse af sjöfolkets lönestegringar och dem som kommit arbetarne i land till godo, frapperas man af disproportionen mellan dessa olika yrkesgrupper. Vid närmare undersökning finner man äfven, att dessa förhållanden ingalunda låta förklara sig med tillhjälp af sådana skäl som tillgång och efterfrågan eller frånvaron af all sammanslutning bland arbetarne. Tvärtom har man just inom sjömansfacket nödgats upprepade gånger konstatera en verklig sjömansbrist, och i fråga om organisation daterar sig sjöfolkets sammanslutning tillbaka till 1895. Orsaken till att sjöfolket icke i likhet med andra arbetaregrupper ha kunnat förbättra sina villkor torde i stället hufvudsakligast få tillskrivas *sjölagen*, som hindrar sjöfolkets rörelsefrihet och binder honom till fartyget genom legohjonsartade kontraktsförbindelser.

Genom undertecknandet af det mönstringskontrakt, som staten förelägger den i sjötjenst inträdande, har han samtidigt mycket väsentligt afstått från sina rättigheter som en fri människa. Han är enligt *sjölagen* bunden till fartyget. Fartyget kan byta befälhafvare eller ägare huru ofta som helst, sjöfolket är då såldt tillsammans med fartyget; så länge som nationaliteten icke förändras, så kan endast allvarsam sjukdom, erbjudandet att själf blifva befäl eller redares och befälhafvares goda medgifvande lösa dem från fartyget.

Hvarför skall just sjöfolket behöfva kvarstå i ett dylikt man kan väl säga träldomsförhållande, då alla andra grupper af arbetare sedan långa tider tillbaka ha medgifvits helt annan slags frihet? Det synes i högsta grad barockt att i 20:de århundradet ha sådana lagar kvar, att man med deras tillhjälp kan tvinga en person utan att han begått något brott, för hvilket han skall straffas, till verkligt tvångsarbete. *Sjölagen* står här i uppenbar strid med den personliga frihetens grundsats, som likväl är officiellt fastslagen såsom rådande i vårt land och alltjämt åberopas då arbetarne nödgas i gemensamt intresse göra vissa förbehåll till densamma. De i *sjölagen* fastställda straffen för olofligt afvikande måste därför upphävas och sjöfolket ställas i sina aftal på samma civilrättsliga ståndpunkt som öfriga i samhällets eller industriens tjänst anställda arbetare.

Några gedignare skäl för dylika bestämmelsers bibehållande torde blifva svårt att framleta. Det enda som kan sägas är att sjöfolket

härigenom skulle få möjlighet att strandsätta ett fartyg genom att förhindra dess afgang, men detta är ju en risk som lika väl teoretiskt finnes vid alla industriella företag och kommunikationsmedel, utan att man därför stadgat sådana bestämmelser som för sjöfolket.

Åtskilliga länder ha allaredan genomfört dessa reformer, fastän icke i den utsträckning som man skulle ha önskat — i det att sjöfolkets ofria ställning bibehålles under resan till och från främmande länder, med åtföljande straff vid rymningsbrott. I eget land är sjömannen däremot fri och kan utan risk för häktning och straff gå hvart han behagar. Går han från sin anställning i strid mot förut träffadt kontrakt, så riskerar han den för honom inestående lönen; det anses nog.

Det vore kanske för mycket begärtdt att man i vårt land skulle gå längre i fråga om reformer än hvad som allaredan vunnit stadga i andra länder, men så pass mycket hänsyn till sjöfolkets obestriddliga kraf till jämställighet med samhällets öfriga medborgare ha de likväl rätt att kräfva.

Riksdagen har i skrifvelse till Kungl. Maj:t begärt en utredning angående emigrationsorsakerna, och under förliden riksdagsperiod beslöt Riksdagen att anslå 10,000 kronor till nationalföreningen mot emigrationen som bidrag till dess verksamhet. Under behandlingen af den senare frågan framfördes från alla talare, i såväl Första som Andra Kammaren, att alla praktiska åtgärder till förhindrandet af denna skadliga åderlåtning kunde påräkna kamrarnes stöd. Då denna begärda reform just afser att förhindra denna skadliga emigration genom att gifva sjöfolket samma möjligheter som öfriga arbetaregrupper att genom egna krafter sträfva till förbättring af deras ekonomiska villkor, så hoppas jag att denna motion må kunna påräkna ett samfälltdt understöd i såväl Första som Andra Kammaren.

Med stöd af hvad här ofvan har anförts hemställes,

att Riksdagen måtte besluta följande tillägg till sjölagens § 300:

»Hvad som i §§ 107, 297, 298, 299 och 300 är stadgadt äger icke sin tillämpning, då fartyget befinner sig i säkerhet i inhemska hamn»,

eller, om detta anses icke kunna tillstyrkas utan granskning af äfven andra hithörande bestämmelser:

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utarbetande af förslag till sådana

ändringar i gällande sjölag, som kunna anses nödvändiga, för att åt sjöfolket bereda den större frihet beträffande lösande af arbetsaftal, dem i andra länders mera tidsenliga sjölagar redan medgifvits.

Stockholm den 20 januari 1909.

C. G. Lindley.

I motionen instämma:

<i>E. A. Leksell.</i>	<i>G. A. Rundgren.</i>	<i>Knut A. Tengdahl.</i>
<i>J. Hasselquist.</i>	<i>A. J. Christiernson.</i>	<i>E. C. Kropp.</i>
<i>Sven Linders.</i>	<i>Joh. Åberg.</i>	<i>N. A:son Berg.</i>
<i>A. C. Lindblad.</i>	<i>K. A. Borg.</i>	<i>Sven Persson.</i>
<i>Hj. Rissén.</i>	<i>C. E. Svensson.</i>	<i>V. Larsson.</i>
<i>Gustaf Strömberg.</i>	<i>Ernst Söderberg.</i>	<i>O. H. Waldén.</i>
<i>J. Th. Johansson.</i>	<i>Hj. Branting.</i>	<i>Emil Kristensson.</i>
<i>Aug. Nilsson.</i>	<i>A. Thylander.</i>	<i>Herm. Lindqvist.</i>
	<i>Ernst Blomberg.</i>	
