

## Nr 20.

Ankom till Riksdagens kansli den 8 mars 1910 kl. 2 e. m.

*Utlåtande, i anledning af väckt motion om rätt för sjömän att efter uppsägning afmönstra i svensk hamn.*

Till behandling af lagutskottet har hänvisats en inom Andra kammaren af herr *C. G. Lindley* afgifven motion, nr 144, däri hemställt, 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 hvad i 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 inhemska hamn.

Till stöd härför har anförts följande:

»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 inhemska 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 — hvilka 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 utfä 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 sammanlagdt 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. |
|--------------|-----------------------|-----------------------|----------|
| Gäfle.       | C. A. Elfstadius.     | Gäfle 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 Strömsgatan 32. | 6 74     |
| Oskarshamn.  | J. A. Andersson.      | Hamngatan 130.        | 46       |

| Stad.         | Föreståndare.       | Postadress.       | Telefon. |
|---------------|---------------------|-------------------|----------|
| Oxelösund.    | J. Ant. Strömqvist. | 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 Strömgren.     | 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 funktionärerna, 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 ihäligheten 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.»

Uti en af herr C. G. Lindley under 1908 års Riksdag väckt motion yrkades sådan ändring i gällande sjölag, att sjöfolk gäfves rätt att med i lag bestämd uppsägningstid afmönstra i inhemsk hamn. Under nästlidet års Riksdag yrkades af samme motionär, att de i gällande sjölag meddelade straffbestämmelser för rymning eller annat brytande af aftal, som af sjöman ingåtts angående sjötjänst, icke måtte tillämpas, då fartyg befunne sig i säkerhet i inhemsk hamn. Bägge dessa framställningar blefvo af lagutskottet afstyrkta och af Riksdagens båda kamrar afslagna.

*Utskottets  
yttrande.*

Till stöd för sitt afstyrkande anförde lagutskottet — efter angifvande af de stadganden i detta ämne, som för närvarande gälla, och beträffande hvilkas innehåll utskottet får hänvisa till sina nämnda utlåtanden — hufvudsakligen följande.

Det aftal, hvarigenom sjömän förhyras att tjänstgöra å fartyg, hade i de flesta länders lagstiftning ansetts, utöfver hvad eljest i allmänhet vore fallet, kräfva särskilda rättsliga garantier för sitt uppfyllande. Säkerheten för fartyget samt de förhållanden af enartad beskaffenhet, som därmed ägde samband, hade nämligen ansetts fordra sådana särskilda garantier.

Enligt utskottets uppfattning kunde det icke låta sig göra att i den utsträckning motionären begärde låta det bero på den goda viljan hos den, som ingått ett aftal om tjänst å ett fartyg, om han ämnade infria aftalet eller icke. En ensidig och ovillkorlig rätt för sjömannen att sålunda handla i strid mot aftalet syntes utskottet kunna medföra mycket betänkliga konsekvenser. Skulle besättningen i större eller mindre omfattning begagna sig af rätten att frånträda tagen anställning och icke kunna med andra ersättas, skulle nämligen en tillämnad resa icke kunna börjas eller fortsättas och last icke kunna intagas eller lossas. Häraf blefve följden, att såväl ingångna befraktningsaftal som andra af dylika beroende aftal icke kunde uppfyllas. Äfventyret för sjöfarten, handeln och industrien samt faran för fartygens egen säkerhet af ett dylikt tillstånd syntes utskottet betydande. Den omständigheten, att något eller några andra länder, hvilkas sjöfart drefves under bättre ekonomiska och i öfrigt andra betingelser än den svenska, i sina sjölagar intagit bestämmelser i den riktning motionären föreslagit, kunde enligt utskottets uppfattning icke innebära giltig anledning för införande af de af motionären påyrkade stadganden i vår sjölag, som i detta hänseende stode på åtminstone ej strängare ståndpunkt än våra närmaste grannländer.

Då giltigheten af hvad sålunda 1908 och 1909 års lagutskott i det föreliggande ämnet yttrat, icke synes utskottet rubbad af de förändrade förhållanden, hvilka efter behandlingen vid nästlidet års Riksdag af ifrågavarande ärende skulle hafva inträdt och nu af motionären åberopats, får utskottet, lika med lagutskottet vid nämnda riksdagar, hemställa,

att ifrågavarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 1 mars 1910.

På lagutskottets vägnar:

ERNST TRYGGER.

## Reservation

af herrar *Lindhagen*, *Pettersson* från Södertälje, *Jansson* i Edsbäcken, *Åkerman* och *Karlsson* i Fjäl, hvilka hemställt,

att Riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida och under hvilka betingelser sjöfolk må medgifvas rätt att före anställningstidens utgång afmönstra i inhemsk hamn, äfvensom för Riksdagen framlägga det förslag till ändring i sjölagen, hvartill detta öfvervägande kan föranleda.

Till stöd för denna hemställan har herr *Lindhagen* för sin del anfört följande:

»Såsom bekant, är arbetsaftalet för sjöfolket nu på grund af författningarna och häfdvunnen praxis mycket betungande. Merendels omfattar anställningen en afsevärdt lång tid, och särskildt vanligt lär vara, att den äger rum för ett år. Därför har visserligen redan i gällande sjölag fastslagits vissa fall, då sjöman äger rätt att blifva entledigad från sin anställning äfven före aftalstidens utgång. Dessa medgifvanden taga dock liten hänsyn till hans personliga önsknings i allmänhet. Under en anställning kunna vunna erfarenheter om fartygets beskaffenhet och det behandlingssätt, som där bestås, uppkommen sjuklighet och mångahanda personliga förhållanden utgöra särdeles berättigade skäl för sjömannen att få lämna tjänsten. Att vid aftalets ingående betinga sig dylika rättigheter eller en kortare anställningstid, förstår hvar och en icke vara görligt för den enskilde arbetsökanden gentemot de häfdvunna, af redarne begagnade aftalsformulären.

De engelska och amerikanska sjölagarna ha redan moderniserats med bestämmelser, som iakttaga humanitet mot sjömännen och betrakta dem som fria medborgare. Det borde vara på tiden, att man på andra håll följde exemplet.

Af utskottets betänkande framgår nu, hvilket än tydligare uttalades under debatten i utskottet, att sjömännen måste enligt utskottets mening hållas kvar i ofrihet och beroende, för att ingångna befraktningsaftal och andra af dylika beroende aftal skulle kunna uppfyllas samt framför allt

rederinäringen erhålla tillräcklig ekonomisk vinst. Ett dylikt betraktelsesätt erhåller visserligen ytterligare belysning af hvad i motionen uppgifvits om en ny omfattande redareorganisation. Men något framsteg mot ett förnuftigt samhällsskick vinnes själfallet icke med en sådan socialpolitik».

---

Herr *Widén* har begärt få antecknadt, att han icke deltagit i behandlingen af detta ärende inom utskottet.

---