

**Nr 52.**

Av herr **von Sydow m. fl.**, *angående viss ändring i lagen om kollektivavtal.*

Sedan riksdagen under år 1928 för sin del antagit en lag om kollektivavtal, vilken lag sedermera promulgerats den 22 juni 1928, ha vissa händelser inträffat, som enligt vår uppfattning ådagalägga, att ett trängande behov förefinnes att få denna lag i visst avseende kompletterad.

Under våren 1928 uppstod konflikt mellan arbetarna och arbetsgivarna vid flertalet mera betydande hamnar i Finland. I de flesta av dessa hamnar funnos då inga kollektivavtal gällande, och de arbetare, vilka voro anslutna till finska transportarbetareförbundet, fordrade upprättande av sådana avtal med förbättrade löne- och arbetsvillkor. Arbetsgivarna vägrade att sluta kollektivavtal vid hamnarna och anförde som skäl därför, dels att det finska transportarbetareförbundet endast omfattade en ringa del av hamnarbetarna i Finland och dels att förbundet hade en ledning av kommunistisk riktning, vilken stod under inflytande österifrån. Då uppgörelse sålunda icke stod att nå, proklamerade finska transportarbetareförbundet strejk i hamnarna att träda i kraft den 2 juni. Strejken nådde emellertid icke den effektivitet, som man torde hava hoppats på arbetaresidan. I flera hamnar fortsatte stuveriarbetarna med arbetet och i övrigt anskaffades arbetsvilliga, så att efter en kortare tids förlopp arbetet i hamnarna upprätthölls i ungefär normal omfattning. Finska transportarbetareförbundet är liksom motsvarande organisationer i Skandinavien anslutet till Internationella transportarbetareförbundet och frågan om stöd åt de finska stuveriarbetarna drogs under detta senare förbunds prövning. Förbundet beslöt utfärda order om blockad mot finska fartyg samt av transport av varor till eller från Finland, intill dess hamnkonflikten i Finland blivit bilagd, och anmodade de till förbundet anslutna nationella arbetareförbunden att verkställa blockaden. I de flesta länder vägrade emellertid de nationella förbunden att ställa sig denna order till efterrättelse. Den hade sålunda icke någon påföljd i Tyskland, Holland, Belgien, England, Frankrike, Italien m. fl. länder. Men de skandinaviska transportarbetareförbunden intogo en annan ställning. De beslöto för sin del efterkomma det internationella förbundets påbud. Svenska transportarbetareförbundet meddelade i juni 1928 Svenska arbetsgivareföreningen att på grund av de finska hamnarbetsgivarnas vägran att ingå eller förhandla om kollektivavtal i hamnarna blockad från och med den 22 juni komme att

inträda i de svenska hamnarna beträffande »de godspartier, som eventuellt skulle inlastas till Finland liksom därifrån kommande varor ävensom transport av berörda partier och varor och kolning av finska båtar.» De norska arbetarna fattade ett ungefär liknande beslut, och Dansk Arbejdsmandsforbund, till vilket de danska stuveriarbetarna äro anslutna, gjorde detsamma. I Danmark, där kollektivavtal voro gällande vid hamnarna, drogs emellertid frågan om lagligheten av de beslutade blockadåtgärderna under den domstol, som är upprättad för slitande av dylika tvister, den s. k. Faste Voldgiftsret, och denna domstol förklarade i utslag den 8 augusti 1928 de beslutade blockadåtgärderna olagliga. Till följd därav kom någon blockad vid de danska hamnarna icke till stånd.

De enda länder, där den beslutade blockaden blev verkställd, voro Sverige och Norge. Vad det senare landet beträffar är den direkta varutransporten mellan de norska och de finska hamnarna mycket ringa, och någon större olägenhet för det norska näringslivet vållades på grund därav icke utav blockaden. I Sverige blev förhållandet helt naturligt annorlunda. Under normala förhållanden äger export och import mellan Sverige och Finland rum i betydande omfattning, och särskilt finnes en livlig stycke- och godstrafik mellan Stockholm och de större finska hamnarna. Denna trafik led nu ett betydande avbräck. Det dröjde icke länge, innan allvarliga och fullt befogade klagomål förspordes från svenska fabrikanter och köpmän, vilka sågo sin avsättning på Finland i väsentlig mån minskad. Man kan fråga, varför icke de svenska arbetsgivareorganisationerna, Svenska arbetsgivareföreningen och Sveriges redareförening, vilka utan all egen förskyllan indragits i konflikten, svarade med motåtgärder. Därvid är emellertid att besinna, att det vapen, som i dylika fall står arbetsgivareorganisationen till buds, eller lockouten, icke gärna kan användas i fråga om de allmänna samfärdsmedlen, järnvägar, ångbåtslinjer o. d., enär detta skulle leda till ett lamslående av den allmänna trafiken. Det enda, som återstod, var alltså att tillse, att med hjälp av arbetsvilliga trafiken i den mån det var möjligt hölls i gång. Detta skedde också i väsentlig utsträckning, men naturligtvis under stora svårigheter. Vad stycke- och godstrafiken mellan Stockholm och Finland beträffar, så kom denna till att börja med att så gott som uteslutande ske å finska fartyg av den anledning, att besättningarna å dessa fartyg icke gjorde några svårigheter att taga befattning med det blockerade godset. Att på detta sätt det finska tonnage blev gynnat framför det svenska, synes så småningom hava förefallet transportarbetareförbundet motbjudande, ty förbundet beslöt i augusti månad att häva blockaden mot inlastning av svenskt exportgodis till Finland på svenska båtar. Detta beslut ledde därhän, att trafiken av gods från Sverige till Finland å svensk köl ökades, varemot godset från Finland till Sverige fortfarande till större delen fördes å finska båtar. Emellertid måste beklagligtvis konstateras, att det svenska transportarbetareförbundets beslut, vilket naturligtvis i väsentlig mån tillkommit i de svenska stuveriarbetarnas intresse, väckte ett utbrett missnöje i Finland.

I en ledande handelstidning i Finland förklarades, »att, därest icke det officiella Sverige och den svenska affärsvärlden toge klart avstånd från beslutet, detta måste betraktas såsom ett handelspolitiskt hugg därifrån mot Finland.» Finlands affärsmannaförening beslöt den 24 september 1928 »uppmana finska köpare att vid varubeställningar i Sverige ovillkorligen, så länge blockaden i dess nuvarande form upprätthålles, uppställa kravet på att de beställda varorna transporteras till finsk hamn på finsk köl». Så som förhållandena lågo blev detta upprop av nära samma betydelse som en uppmaning till bojkott av svenska varor. Modifieringen av blockaden ledde därför snarare till minskning än till ökning av omsättningen av svenska varor i Finland.

Fram på hösten trodde man, att den oförnuftiga blockaden, vilken påtagligen icke kunde hava någon egentlig inverkan på den finska hamnkonflikten, skulle upphävas. Den 8—11 november var den skandinaviska transportarbetarefederationen samlad i Stockholm för behandling av frågan, och man hoppades på att federationen skulle besluta blockadens hävande. Dessa förhoppningar kommo emellertid på skam. Federationen beslöt upprätthålla blockaden. Det är bekant, att detta beslut icke var enhälligt. Det svenska transportareförbundets förtroendeman lär hava röstat för blockadens hävande.

Bland dem, som opartiskt och utan förutfattade meningar vilja bedöma denna sak, torde icke mer än en mening kunna råda därom att det svenska transportarbetareförbundets blockadåtgärder mot svenskt exportgods till Finland äro fullkomligt orättmätiga. Förbundet har härvid sökt sak mot saklös man. De svenska arbetsgivarna hava icke någon del i konflikten i Finland, och även om de ville, skulle de helt säkert icke kunna förmå de finska att ändra sin ståndpunkt i frågan. Det är upprörande, att det svenska näringslivet skall lida förluster och avbräck på grund av stridsåtgärder i Sverige i anledning av en utländsk arbetskonflikt, i vars uppkomst och fortvaro de svenska arbetsgivarna icke ha någon del. Den frågan ligger nära till hands, om dylika stridsåtgärder äro förenliga med den nya svenska lagen om kollektivavtal. I denna lag finnas icke några rättsregler för fall sådana som detta; man har tydligen icke tänkt sig, att dylika stridsåtgärder skulle tillgripas, ty det kan icke förutsättas, att lagstiftarnas mening skulle vara den, att oberoende av gällande kollektivavtal svenska arbetare skulle kunna börja strejk eller svenska arbetsgivare verkställa lockout, därför att arbetsgivare och arbetare i ett eller annat fack kommit i strid med varandra i ett främmande land. Här föreligger emellertid en lucka i lagen.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte för sin del besluta, att 4 § i lagen om kollektivavtal den 22 juni 1928 skall erhålla följande förändrade lydelse:

»Arbetsgivare och arbetare — — — utlupit; eller 4) för att bispringa annan i fall, då denne icke själv äger vidtaga stridsåtgärd eller då stridsåtgärd vidtagits i utlandet.

I förening — — — till efterrättelse.»

Stockholm den 19 januari 1929.

*Hjalmar von Sydow.*

*E. A. Enhörning.*

*O. A. Nordborg.*

---