

## Nr 142.

Av herrar **Thore** och **Hellberg** i Ljungskile, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag rörande omorganisation av rikets sjömanshus.

En undersökning rörande sjömanshusens verksamhet under de sista decennierna visar otvivelaktigt, att dessa anstalter undan för undan erhållit en huvuduppgift ganska väsentligt avvikande från deras ursprungliga syfte.

Institutionens egentliga ändamål var från början att utgöra en *central sjuk- och understöds-kassa för sjöfolket*, för vars underhåll obligatoriska avgifter uttogos såväl från rederinäringen som de sjöfarande. De obligatoriska avgifterna kvarstå fortfarande, men verksamheten hos sjömanshusen har numera utvecklats sig därhän, att förvaltningsbestyren i statsverkets tjänst äro det förnämsta, understödssyftet däremot det mindre väsentliga i deras uppgift.

Sjömanshusinstitutionen räknar sitt upphov från det i många hänseende märkliga reglementet för »Coop-værdie-skeppare och skeppsfolk» den 30 mars 1748. I detta reglemente bestämdes om inrättandet av ett »Coop-værdie-sjömanshus» för hela riket med säte i Stockholm, »varest de av coopværdie-sjöfolket, som antingen under eller uti tjänst på svenska coopværdie-skepp lidit någon skada till hälsa och lemmar eller ock uti förbemälda tjänst tillbrakt deras år och för ålderdom samt bräcklighets skull icke vidare tjänst kunna göra, måge uppå deras återstående levnadstid njuta ett visst, årligt underhåll». Enligt ett kungl. brev året därpå, skulle även änkor efter sjömän kunna erhålla understöd. Understöden till sjöfolket bestämdes och utdelades av en sjömanshusdirektion enligt närmare angivna grunder, »så att vederbörande måge kunna hava deras tillbörliga och nödiga skötsel och uppehälle». En befälhavare skulle årligen hava 2 à 300 daler, en styrman 150 à 200 daler och de gemene 100 à 150

*Primär  
uppgift.*

daler. De till sjömanshusens underhåll fastställda avgifterna erlades av fartygsägaren och sjöfolket vid fartygets hemkomst från utrikes ort.

*Decentrali-  
sering.*

Icke långt efter upprättandet av det första sjömanshuset i Stockholm tillätos genom en kungl. förklaring staden Göteborg jämte andra stapelstäder, vilka åstundade sig eget sjömanshus att enligt kopverdireglementet disponera de i staden inflytande sjömanshusavgifterna. På grund härav tillkommo sjömanshus i flera städer. Emellertid synes man några år efter med anledning av medels svårigheter hos vissa av de mindre sjömanshusen velat inskränka antalet sjömanshus till tvenne med säte i Stockholm och Göteborg. Saken ledde dock icke till någon påföljd, utan blev det vanligt att med stapelstadsrätt förena sjömanshusinstitutionen. Enligt kungl. brev den 29 januari 1864 ålades kommerskollegium att föranstalta om inrättande av sjömanshus i de stapelstäder, som då saknade sådant. För närvarande är antalet sjömanshus inom riket 47.

*Vidgad  
uppgift.*

Undan för undan ha genom lagstiftningsåtgärder sjömanshusen ålagts uppgifter i statsförvaltningens tjänst mer och mindre främmande från deras ursprungliga syfte. Genom kungl. förordningen den 26 oktober 1833 påbjöds mönstring av sjöfolket vid sysselsättning i viss fart. Vid de antydda förrättningarna, som skulle verkställas inför sjömanshusen och av dess ombudsmän hade mönstringsförrättaren att tillse, att vissa viktiga föreskrifter i avseende å befälhavare och sjöfolk å svenska fartyg voro iakttagna. För dessa ämbetsåtgärder fick sjöfarten ersätta sjömanshusen genom lösen och expeditonsavgifter, vilka fortfarande utgå.

Genom kungl. brev den 4 december 1826 infordrades genom sjömanshusen årliga statistiska uppgifter rörande fartyg, skeppare och sjöfolk.

Genom kungl. kungörelsen den 17 december 1886 erhöilo sjömanshusen befattning med de flottan tillhörige värnpliktige. Sjömanshusens åligganden härvidlag, vilka närmare utformats och utvidgats genom kungl. förordningar den 22 december 1892, den 6 augusti 1894, den 27 juni 1896, värnpliktslagen den 14 juni 1901, inskrivningsförordningen den 5 december 1901 och den 22 augusti 1913 samt under år 1914 tillkomna hithörande författningar, ha tillfört sjömanshusen en högst betydande arbetsbörda med ökat behov av tjänstepersonal och stegrade kostnader för sjömanshusens skötsel.

Slutligen har genom infordrandet av arbetsstatistiska rapporter till kommerskollegium och socialstyrelsen samt särskilt genom den nya sjömanshusförordningen den 13 juli 1911, där bland annat mönstringsskyldigheten utsträckts till vissa slags fartyg sysselsatta i inrikes fart samt redovisningen av sjöfolket sjömanshusen emellan gjorts vidlyftigare, sjömanshusens be-

fattning med sjöfolket och med andra härmed i samband stående sjöfartsangelägenheter fått ökat omfång.

Den förändrade ställning sjömanshusen numera intaga, framgår uppenbart vid genomscende av § 7 och § 11 gällande sjömanshusreglemente, där de åligganden, som tillkomma sjömanshusdirektionerna och sjömanshusombudsmännen äro omförmälda. Man finner här att sjömanshusens verksamhet som understödkassor endast är en detalj bland övriga många och vidlyftiga uppgifter.

Av närslutna bilaga framgår att vid 1913 års slut 37,491 sjömän voro inskrivna vid rikets 47 sjömanshus. Ett stort antal av i bilagan upptagna torde emellertid under redogörelseåret icke ha förrättat sjömanstjänst å svenska fartyg. Ävenledes tillhöra icke få av de uppräknade den inrikes farten eller ha huvudsakligen varit sysselsatta i storsjöfisket. Förteckningen visar huru i hög grad ojämnt sjöfolket äro fördelade på de olika sjömanshusen. Denna ojämnhet skulle bli än mera markerad ifall endast de under året aktuellt sjöfarande i svensk utrikes tjänst voro upptagna. Som förteckningen är beskaffad, finner man emellertid, att vid 25 av de minsta sjömanshusen de inskrivnas antal understiger 500. Sammanlagt finnas här 5,365 sjömän eller några hundra mindre än ensamt vid Göteborgs sjömanshus. Nästa grupp med ett antal inskrivna mellan 500—1,000 utgöres av 12 sjömanshus och sammanlagt 9,471 sjömän. Sista gruppen med över 1,000 sjömän pr sjömanshus omfattar 10 sjömanshus och 22,655 sjömän. Det må här nämnas att antalet vid sjömanshusen inskrivna under 20 års perioden 1880—1900 med små fluktuationer höll sig omkring 30,000, men att sedan dess och särskilt under de sista åren en stegring i antalet ägt rum.

*Förvaltnings-  
och ekono-  
miska data.*

Sjömanshusens inkomster utgöras av ton- och hyresavgifter, kapitalavkastning samt i mindre mån av expeditiöslösen och bötesmedel samt slutligen statsunderstöd.

Tonavgifterna, vilka utgå såväl från svenska som utländska fartyg vid utklarering från svensk hamn till utrikes ort, dock högst en gång varje kalendermånad, belöpte sig år 1884 till 93,100 kr., år 1900 till 131,400 kronor och år 1913 till 222,100 kronor (därav från svenska fartyg 123,600 kronor).

Hyresavgifterna, vilka betalas av det i utrikes fart anställda sjöfolket, uppgingo under år 1884 till 55,000 kronor, år 1900 till 67,100 kronor och år 1913 till 142,500 kronor. Normen för erläggandet framgår av § 22 i sjömanshusreglementet. Utgående från senast överenskomna månadshyror, (vilka icke obetydligt torde höja sjömanshusens inkomster

genom hyresavgifter) betalar en fullbefaren sjöman i mauskapsgraden, med såg 10 månaders tjänstgöring under året i utrikes fart, 6—10 kronor per år i hyresavgift; en styrman eller maskinist 12—30 kronor per år och en befälhavare (å utrikes gående ångfartyg) 25—45 kronor per år. För en stor del av sjöfolket är emellertid hyresavgiften av olika orsaker väsentligt lägre.

Det av sjömanshusen åtnjutna statsbidraget har under åren 1900 (då det först utföll) t. o. m. 1911 utgått med 30,000 kronor per år och sedermera med 40,000 kronor per år. Statsbidraget är avsett till »skälig ersättning för sjömanshusen åliggande bestyr med värnpliktiges inskrivning samt med utarbetandet av sjöfartsstatistik». Att beloppet för ändamålet är otillräckligt framgår uppenbart av nedan anförda siffror.

Utgifterna för sjömanshusens skötsel uppgingo år 1884 till 80,000 kronor per år, 1897 till 118,900 kronor, 1907 till 178,100, 1910 till 197,500 och 1913 antagligen till omkring 225,000 kronor. Det största utgiftsbeloppet härrör från löner till sjömanshuspersonalen. Lönerna uppgåvos under år 1909 vara 132,500 kronor och år 1913 158,000 kronor. De stegrade utgifterna kunna helt och hållet sägas vara förorsakade av sjömanshusens ökade verksamhet i statens tjänst.

Vad slutligen sjömanshusens understödsverksamhet angår, så utbetalades till det behövande sjöfolket, däräs änkor och minderåriga barn år 1884 109,700 kronor, år 1900 144,400 kronor, år 1910 266,400 kronor och år 1913 302,100 kronor. Den övervägande delen av dessa belopp har utbetalats i form av fasta årsunderstöd (gratialer). Understödens storlek vid de olika sjömanshusen framgår av närslutna bilaga. Ojämnheten här är om möjligt ännu större än då det gällde antalet inskrivne sjömän. Medelbeloppen per understödstagare vid olika sjömanshus kunna ock, ehuru detta ej direkt framgår ur tabellen, antagas vara väsentligt olika. Man jämföre blott Umeå som med 156 inskrivne sjömän kan utdela 4,800 kronor per år och ha 4,200 kronor i behåll, med Oskarshamn, som med ett antal av 1,024 sjömän endast har utdelat 2,300 kronor. För sjömanshuset i Göteborg var medelbeloppet år 1914 58 kronor, med små utsikter att i den närmaste framtiden kunna ökas; sjömanshuset i Stockholm utdelar ett medelbelopp något litet större. De flesta övriga sjömanshusen utdela ett lägre understödsbelopp.

De under senare åren (särskilt efter år 1907) höjda siffrorna för understödsverksamheten ha enligt mitt förmenande delvis skett på bekostnad av sjömanshusens årliga behållning. Denna uppgick år 1913 till 156,000 kronor, vilket belopp antagligen är knappa 3 proc. av sjömanshusens samlade

fonder. (Någon statistik över storleken av sjömanshusens fonder föreligger icke, men torde dessa uppgå till något över 5 millioner kronor). För att nuvarande betalande delägare i sjömanshuskassorna framdeles må kunna erhålla skälig valuta för sina gjorda utlägg, synes mig nödvändigt, att inflytande hyres- och tonavgifter i mindre grad än vad nu sker tagas i anspråk för sjömanshusens skötsel och för utdelning av understöd till förutvarande betalande delägare.

Sjömanshusens övergång från att enbart vara understödskassor till att vara statsförvaltande verk, där göromålen i den sistnämnda egenskapen blivit de helt och hållet övervägande, har givetvis icke kunnat passera oanmärkt. En mängd uttalanden under de sista trettio åren föreligga, där man framhållit det oegentliga uti, att staten för sina göromåls uträttande i allt större utsträckning benyttjat sig av sjömanshusen, utan att behörigen honorera de tjänster, varpå den gjort anspråk. Arbetar-försäkringskommittén från 1884 anför sålunda »att det för upprätthållandet av sjömanshusens förvaltning åtginge en ganska betydande del av hyres- och tonavgifterna, varjämte såväl redare som sjöfolk hade att vidkännas en ej obetydlig expeditionslösen». Den tillägger därefter »att då sjömanshusens verksamhet kunde anses vara lika angelägen i statens som i sjöfartsnäringens och sjöfolkets intresse, och då en del av de göromål, som tillkommo sjömanshusen avsågo rena statsförvaltningsändamål, hade det synts kommittén i högsta måtto obilligt att redare och sjömän själva måste bekosta sjömanshusens hela förvaltning. Någon motsvarighet härtill förekomme icke inom andra näringar och kommittén hemställde därför, att till bestridande av sjömanshusens förvaltningskostnader bidrag måtte lämnas av statsmedel, att årligen utgå till varje sjömanshus med högst 40 proc. av deras i den fastställda staten upptagna förvaltningsutgifter. Bidragens storlek ansåg kommittén bära bestämmas efter vad från tid till annan kunde med hänsyn till sjömanshusens ställning och verksamhet av Kungl. Maj:t och riksdagen provas skäligt».

*Vissa angående sjömanshusen gjorda uttalanden.*

Sjöfartsnäringenskommittén av år 1890 gjorde ett uttalande i samma riktning.

Handels- och sjöfartskommittén av år 1898 har i sin samma år inlämnade utredning angående sjömanshusens verksamhet synnerligen kraftigt betonat skyldigheten för statsverket att bära sin anpart av sjömanshusens förvaltningskostnader, vilken kommittén icke sätter lägre än 40 proc. av det hela.

Sjömanspensioneringskommittén av år 1900, som i sitt år 1904 inlämnade förslag till pensionering och olycksfallsförsäkring av sjömän för-

utsätter, att staten skulle bestrida hela kostnaderna för denna förvaltning, har i sammanhang härmed framhållit, »att kostnaden för förvaltningen av sjömanshusen, vilka redan nu övergått till att huvudsakligen vara statsinstitutioner för tillgodoseende av allmänna statsändamål, som äro främmande för deras ursprungliga uppgift, bör, på sätt ofta förut offentligent påyrkats, helt och hållet av statsverket övertagas».

Kommerskollegium slutligen har vid flera tillfällen senast den 29 oktober 1910 i skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om höjning av förvaltningsbidraget till sjömanshusen, framhållit dessa institutioners ökade bestyr med statsförvaltningsgöromål och de därav alltjämt stegrade kostnader för deras skötsel.

*Socialekonomisk lagstiftning för sjöfolket.*

Det torde allmänt vara erkänt, att sjöfolket i högre grad än de flesta andra arbetstagare böra utgöra föremål för statens särskilda omvårdnad. Vad som härvid spelar in och som betingar en särskilt för sjöfolket anpassad social-ekonomisk lagstiftning, ligger öppet för en var, som känner sjömannens liv. Det är de kroppsliga faror som medfölja anställningen till sjöss, det är yrkets uppslitande natur, som gör en sjöman arbetsoduglig eller åtminstone mindervärdig som yrkesman vid jämförelsevis tidiga år; det är svårigheten, för varje år allt mera framträdande, att sedan sjömannabanan är stängd, erhålla nödortfölg utkomst i land; det är slutligen sjöfolkets oförmåga, på grund av bortvaro från hemmet m. m., att behörigen utnyttja de möjligheter, att skydda sig mot följderna av yrkesodugligheter, som stå bofast folk i land till buds.

Den under senare åren här i landet kraftigt bedrivna socialekonomiska lagstiftningen har endast föga berört sjöfolket. Sjöfolkets olycksfallsförsäkring är statligt sett fortfarande olöst. Det stort tillämnade sjömanspensioneringskommittébetänkandet av år 1904 har hittills resulterat i så gott som ingenting. Handelsflottans pensionsanstalt förmår endast ofullständigt fylla sin uppgift, vilket bland annat framgår av de icke få motioner angående förbättring av sjöfolkets pensioner, som under de sista 20 åren behandlats vid riksdagen. Till den allmänna pensionsförsäkringen få sjöfolket liksom andra medborgare betala sina avgifter, men denna försäkring är icke lämpligen anpassad för sjöfolkets yrkesklass. Av de stora bidrag som staten och även kommunerna numera lämna till de allmänna sjukkassorna, torde säkerligen endast en försvinnande del komma sjöfolket till godo. Överhuvud äro sjömanshuskassorna de institutioner, som trots sina stora avbränningar och bristfälliga organisation, lämna uttjänt sjöfolk, deras behövande änkor och minderåriga barn de värdefullaste understöden. Det uppslag till socialförsäkring för sjöfolket, vilket tillkom genom 1748

års sjömanshusförordning, måste alltså fortfarande anses vara utvecklingsdugligt. Formerna för försäkringen existera, inbetalningar ske och icke obetydliga fonder finnas; vad som erfordras är huvudsakligen en fråga om förbättrad organisation.

Det första villkoret, för att en ordnad och effektiv understödsverksamhet skall kunna äga rum från sjömanshusen, är att understödkassorna helt och hållet skiljas från sjömanshusens verksamhet i statsverkets tjänst. Inkomsterna till sjömanshusen genom avkastningen av fonder, ton- och hyresavgifter samt bötesmedel böra, med skäligt avdrag till statsverket för arbetet med dessa inkomsters inkassering, bokföring och distribuering, tillfalla understödkassorna. Verksamheten i statsverkets tjänst bör bekostas med statsmedel.

*Omläggning av sjömanshuskassorna.*

Vidare är nödvändigt att sammanföra kassorna till ett fåtal enheter och icke som nu ha dem spridda på 47 olika sjömanshus. Den hyresavgift en sjöman har att erlägga till sjömanshuset och den tonavgift som fartyget utbetalar för att eventuellt komma sjömännen till godo, röner icke inverkan av huruvida sjömännen tillhöra det ena eller det andra sjömanshuset. Men understödets storlek och normen för dess utbetalande är, som förut påvisats, högst olika vid de skilda sjömanshusen; man lämnar efter råd och lägenhet, någon garanti finnes emellertid icke och kan under nuvarande förhållanden ej lämnas, att understöd som utfaller står i skälig proportion till gjorda inbetalningar.

Slutligen bör även i viss mån andra och mera rättvisa normer införas i fråga om erläggande av ton- och hyresavgifter. Enligt nu gällande bestämmelser betalas tonavgift endast i det fall, att fartyget är i fart mellan svensk och utländsk hamn. I fart utrikes orter emellan är fartyget befriat från tonavgift. Likaledes i fart inrikes orter emellan; i senare fallet utgå ej heller hyresavgifter. Man kan emellertid påvisa, att en stor del av understöden från sjömanshusen lämnas till sjömän eller till efterlevande efter sjömän, vars inbetalningar till sjömanshusen varit högst oväsentliga.

Då det knappast är antagligt, att statsmakterna skola befinnas vara villiga att övertaga den nuvarande budgeten för sjömanshusens skötsel, blir det nödvändigt, för realiserandet av ovan anförda önskemål, att söka nedbringa sjömanshusomkostnaderna. En avsevärd minskning i dessa bör kunna ske därigenom, att huvuddelen av de statliga förvaltningsuppgifterna förläggas till ett fåtal centrala sjömanshus, i sig innefattande ett större eller mindre antal av de nuvarande sjömanshusdistrikten. Till de centrala sjömanshusen skulle sålunda förläggas inskrivningen och redovisningen av sjöfolket; insamlandet av fartygsstatistik och avgivandet av arbetsstatistiska

*Omorganisation av sjömanshusens statliga verksamhet.*

rapporter; inskrivning och redovisning av det värnpliktiga sjöfolket; förvaltningen av sjömanshuskassorna; utredning och yttrande rörande ärenden, som av vederbörande myndigheter kunna avfordras sjömanshusen m. m. De lokala sjömanshusen finge genom denna förminskning i sin verksamhet sin huvudsakliga uppgift som av- och påmönstringsställen för fartygsbesättningar; driften av dessa sjömanshus borde alltså kunna förenklas och göras billigare.

En inblick i det nuvarande arbetssättet vid sjömanshusen skall otvivelaktigt visa, att en betydande förenkling i expeditionsgöromålen och förvaltningsverksamheten bör kunna ske genom ovan föreslagna anordning, samtidigt som gällande stadganden i fråga om sjömanshusens befattning med de sjöfarande och sjöfarten finge en mera ensartad och för sitt syfte bättre anpassad tillämpning.

I samband med en eventuell omorganisation av sjömanshusen bör tagas i övervägande huruvida icke den befattning med värnpliktigt sjöfolk, som för närvarande utövas av sjörullföringsområdesbefälhavarna, lämpligen kunde överflyttas till de ovan föreslagna centrala sjömanshusen och här handhavas av en särskild tjänsteman. Redovisningen av det värnpliktiga sjöfolket mellan sjömanshusen och sjörullföringsområdesbefälhavarna samt mellan dessa senare och vederbörande militära verk torde i de flesta fall betyda en onödig omväg med härav förorsakade extra kostnader. Sjömanshusen äro bäst i tillfälle att hålla sig underkunniga om den värnpliktige sjömannens tjänsteförhållande ombord å handelsflottan och varest han därstädes lättast kan anträffas. Inkallelserna förliden höst ha visat vikten av, att direkt och snabb kommunikation rörande det värnpliktiga sjöfolket äger rum mellan sjömanshusen och vederbörande militärbefäl å flottans stationer.

För att få sin understödsverksamhet ordnad och utvecklad torde sjömanshuskassorna befinnas vara villiga att avstå från större delen av de tonavgifter, som härflyta från utländska fartyg, blott tonavgifterna från svenska fartyg, hyresavgifterna samt kapitalavkastningen bli obeskurna. Då vidare hyresbidrag från de städer, där de centrala sjömanshusen komme att förläggas, bör kunna påräknas samt enligt vad förut påvisats en väsentlig besparing i driften genom centralisering av sjömanshusen och indragning av den fristående sjörullföringsområdesexpeditionen kan göras, så bör statsverkets ökade kostnader för övertagandet av sjömanshusens drift icke bli betydande.

För våra sjöfarande är anordnandet av en för dem lämpligen anpassad socialförsäkring en stor och viktig fråga, vars lösning även kraftigt bör medverka till att kvarhålla det svenska sjöfolket under svensk flagga.



På grund av vad ovan anförts får jag hemställa, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla,

att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning till en omorganisation av rikets sjömanshus, i syfte att dessa institutioners uppgift som statsförvaltande verk och som understöds-kassor för sjöfolket på ett ändamålsenligare sätt än vad hittills skett måtte tillvaratagas, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill denna utredning må kunna föranleda.

Stockholm den 26 januari 1915.

Alex. Thore.

Wilh. Hellberg.

*Bilaga.*

Sjömanshus.	Antal in-skrivne sjö-män vid 1913 års slut.	Summa understöd. Kronor.	Överskott av inkomster. Kronor.	Hyresavgif-ter uppburna vid av-mönstring. Kronor.	Mottagna från andra sjömanshus. Kronor.
Falkenberg .....	122	423	1,385	154	210
Gävle .....	1,521	10,571	3,596	566	3,514
Göteborg .....	5,785	56,690	10,469	16,283	13,526
Halmstad .....	600	4,981	2,234	1,152	1,506
Haparanda .....	157	2,422	3,975	253	128
Hälsingborg .....	3,012	32,071	16,757	10,822	9,202
Härnösand .....	869	11,765	856	265	1,251
Hudiksvall .....	278	3,106	2,462	31	543
Jönköping .....	151	20	274	14	91
Kalmar .....	1,765	10,825	3,177	1,949	3,006
Karlshamn .....	864	5,700	2,206	531	2,414
Karlskrona .....	479	2,675	2,073	99	1,029
Karlstad .....	442	167	2,739	76	1,049
Kristianstad .....	248	1,388	2,430	78	531
Kungälv .....	116	150	555	—	299
Landskrona .....	806	5,449	3,434	1,001	2,608
Lidköping .....	259	60	500	22	251
Linköping .....	69	—	831	—	192

Sjömanshus.	Antal in- skrivne sjö- män vid 1913 års slut.	Summa understöd.  Kronor.	Överskott av inkomster.  Kronor.	Hyresavgif- ter uppburna vid av- mönstring.  Kronor.	Mottagna från andra sjömanshus.  Kronor.
Luleå .....	181	3,748	2,592	30	289
Lysekil .....	1,158	180	9,072	1,500	755
Malmö .....	1,450	11,741	8,262	1,867	6,206
Marstrand .....	773	4,988	2,240	719	1,008
Norrköping .....	978	2,170	5,455	360	1,534
Nyköping .....	735	3,864	2,182	510	895
Oskarshamn .....	1,024	2,327	6,386	1,449	3,113
Piteå .....	53	3,000	622	42	145
Ronneby .....	99	85	795	9	131
Simrishamn .....	814	11,785	4,263	1,925	4,275
Skellefteå .....	113	400	1,518	43	214
Stockholm .....	4,033	41,052	15,941	8,298	9,560
Strömstad .....	1,299	8,522	2,447	600	829
Sundsvall .....	852	9,796	4,147	391	2,217
Söderhamn .....	436	3,329	—	4	886
Söderköping .....	85	369	2,141	7	339
Södertälje .....	176	100	1,471	9	264
Sölvesborg .....	583	4,243	1,938	775	1,440
Trelleborg .....	448	1,990	3,838	23	1,808
Uddevalla .....	1,608	18,159	3,774	895	5,445
Umeå .....	156	4,799	4,224	—	286
Uppsala .....	86	3	273	—	116
Vadstena .....	84	120	566	—	172
Varberg .....	204	991	993	75	353
Västervik .....	836	5,855	—	187	1,324
Västerås .....	402	185	1,009	—	669
Visby .....	761	7,340	4,456	554	1,956
Ystad .....	248	2,458	2,116	6	881
Örnsköldsvik .....	273	13	3,309	34	480
47 st.	37,491	302,072	155,985	53,607	88,923

## Tonavgifter under år 1913:

Svenska fartyg 123,641 kronor

Utländska » 98,447 »

222,088 kronor

vilka fördelas på sjömanshusen efter antalet inskrivna sjömän.  
Sjömanshusens totalinkomst år 1913 683,000 kr.