

Nr 55.

Av herr **Bergman m. fl.**, angående ändring av sjömanslagen till svenska sjömäns skydd under uppehåll i främmande hamnar.

Den svenske sjömannen har i alla tider gjort sig känd för sin duglighet, men delar med sina yrkesbröder av annan nationalitet svagheten att vara en klen hushållare. Det ligger ju också nära till hands, att en ung man, som legat länge till sjöss utan möjlighet till förströelse, när han kommer till en hamn, rikligt försedd med under resan intjänta pengar, kastar sig i en virvel av nöjen. I snart sagt alla hamnstäder i världen med undantag av hamnarna i Skandinavien, där i allmänhet bättre förhållanden råda, och i Storbritannien, där utplundring blott förekommer i mindre skala, är en del av befolkningen i sjömanskvarteren nära nog systematiskt organiserad för att plundra sjömännen, och på somliga platser tveka »hamnhajarna» ej ens att begå det grövsta övervåld, till och med mord, för att komma åt deras tillgångar.

För den svenske sjömannens säkerhet till sjöss ha vi liksom de stora sjöfarande nationerna vidtagit lagstiftningsåtgärder, men för hans säkerhet till lands i utländska hamnar, då han seglar under svensk flagg, är det hittills icke sörjt, i motsats till vad fallet är då han seglar under t. ex. engelsk, tysk, fransk eller amerikansk. Detta har haft till följd, att den svenske sjömannen i en för den stora allmänheten oanad utsträckning utsättes för faror av allehanda slag, vilka årligen kosta vårt land hundratals sjömansliv och hundratusentals kronors utgifter, som till större delen borde kunna inbesparas. Flera sjömän förgås genom olyckor i hamnarna än till sjöss. Det bästa skydd, som över huvud kan åstadkommas, består i att under sjömannens vistelse i utländska hamnar inskränka utbetalningen av hans hyra, ett medel som de stora sjöfartsidkande nationerna med stor framgång anlitat. Det är den svenske sjömannens lätta tillgång till penningar under vistelsen i utländska hamnar, som i de flesta fall är grunden till hans olyckor. Då det ej står i vår makt att råda lot på de otillfredsställande förhållandena ute i världens hamnar, måste vi inskränka oss till att genom en effektiv lagstiftning så mycket som möjligt förtaga verkningarna av dessa förhållanden.

Enligt 1922 års sjömanslag har sjömannen rätt att utfå hela sin hyra en gång i veckan, då fartyget befinner sig i hamn, efter hand som den intjänas, dock med den obetydliga begränsningen, att fartygsbefälhavaren äger inne-

hålla en tredjedel, men ej mer än 14 dagars avlöning. Den svenske sjömannen får följaktligen praktiskt taget disponera över hela sin hyra, ty befälhavaren är icke skyldig att innehålla någon del därav, ej ens 14 dagars avlöning; han äger endast rätt att göra det, vilken rätt han ofta icke utövar, så att det någon gång t. o. m. händer, att sjömannen vid avmönstringen står i skuld till fartyget. I de stora sjöfartsidkande länderna äro förhållandena helt anorlunda, vilket framgår av följande redogörelse.

Huru de stora sjöfartsidkande länderna skydda sina sjömän i utländska hamnar.

Storbritannien.

De *engelska* bestämmelserna i ifrågavarande avseenden återfinnas i den s. k. Merchant Shipping Act av den 24 augusti 1894. (An Act to consolidate Enactments relating to Merchant Shipping, 57 & 58 Vict. Ch. 60). Enligt dessa gäller följande:

Sjömannen anställs i regel för en resa eller också enligt s. k. »running agreement» för flera resor (Section 115 §§ 5 & 6). En typisk form för en »resa» är exempelvis »a voyage from Antwerp of not exceeding two years duration to any ports or places within the limits of 75 degrees North and 60 degrees South Latitude, trading in any rotation, and to end at such port in the United Kingdom or Continental Europe (within Home Trade limits) as may be required by the master». Med hamnar inom »Home Trade limits» menas sådana å Europas kust från och med Elbe till och med Brest. Den i svenska handelsflottan vanliga formen av anställning med sju dagars uppsägning förekommer sålunda icke.

Under resa har sjömannen icke laglig rätt att erhålla någonting av den intjänta hyran. Men det är praxis, att när fartyget ligger i hamn, varje man en gång i veckan får ett mindre, kontant belopp (5 å 10 shillings). Skulle sjömannen av befälhavaren begära pengar för skäligen anskaffning av kläder och dylikt, torde detta i regel ej utan särskild anledning vägras. Den väsentliga delen av avlöningen utbetalas emellertid först vid avmönstringen.

Slutligen må framhållas lagens Section 182, som föreskriver, att om i sjömans frånvaro hans hustru eller barn bliva i behov av fattigvård, vederbörande myndighet kan ur sjömannens lön utfå ersättning för utgivet understöd. Mer än två tredjedelar av hyran får dock för detta ändamål icke tagas i anspråk.

Tyskland.

Det tyska sjöfolkets ställning är reglerad genom »Seemannsordnung» av den 2 juni 1902 med senare ändringar.

Sjömannen kan anställas för viss resa, för viss tid eller för obestämd tid (§ 28). Den vanliga formen är avtal på obestämd tid med 48 timmars ömsesidig uppsägning och avmönstring endast i tysk hamn.

Under de första tre månaderna av tjänsteavtalets bestånd hava sjömännen icke rätt att kontant utfå någon del av hyran. Senare kunna de var tredje månad erhålla intill hälften av den intjänta avlöningen (§ 45). Oberoende

härav äga gifta sjömän rätt att få högst 80 § av hyran sänd enligt dragsedel till familjen. Praktiskt taget alla gifta sjömän begagna sig härav.

Förenata staterna. Anställningen tages oftast för resa från U. S. A. till utlandet och åter till amerikansk hamn, med förbehåll av viss maximitjänstetid, t. ex. 12 månader. Efter sådan tids utgång kan sjömannen begära sitt entledigande även i utlandet och har då rätt till hemresa på fartygets bekostnad.

*Amerikas
Förenata
Stater.*

Utbetalning av hyra under resa regleras numera genom Merchant Marine Act av den 5 juni 1920 (den s. k. Jones Act), enligt vilken Revised Statutes of the United States, section 4530, lyder på följande sätt:

»Every seaman on a vessel of the United States shall be entitled to receive on demand from the master of the vessel to which he belongs onehalf part of the balance of his wages earned and remaining part unpaid at the time when such demand is made at every port where such vessel after the voyage has been commenced, shall load or deliver cargo before the voyage is ended, and all stipulations in the contract to the contrary shall be void.» — Detta stadgande kan tolkas på olika sätt, men däri plägar vanligen inläggas den meningen, att sjömannen icke under pågående resa har rätt att utfå mer än hälften av den intjänta hyran. Resten utbetalas till sjömannen vid avmönstringen.

I *Frankrike* är sjömannens ställning reglerad på ett helt annat sätt än i de länder, vilkas lagstiftning här ovan skisserats. Statens förmynderskap sträcker sig vida längre än hos de anglosaxiska och germanska nationerna. De allmänna principerna fastställdes redan på Colberts tid. I motsats till den svenska sjömanslagen tillgodoser den franska lagstiftningen i första hand det allmännas och familjens intressen. Det förutsattes, att franska sjömän som regel äro anställda å franska fartyg. I gengäld tillerkännes den franske sjömannen enligt sitt lands lag vidsträcktare rättigheter i avseende på hemförskaffning och sjukvård än vad den svenske sjömannen åtnjuter.

Frankrike.

Ursprungligen föreskrev lagen, att fransk sjöman, som tog anställning å utländskt fartyg, skulle behandlas som rymmare. Numera kan han emellertid taga dylik anställning i fall av antingen: 1:o) force majeure, eller 2:o) konsuls medgivande. Konsul bör lämna sådant medgivande endast därest befälhavaren på det utländska fartyget skriftligen förbinder sig bekosta den franske sjömannens hemresa från den hamn, där han må lämna fartyget.

Under pågående resa får ingen del av sjömannens intjänta hyra utbetalas utan konsuls medgivande, vilket endast bör lämnas, om den ifrågasatta utbetalningens nödvändighet visas. Finnes ingen fransk konsul på platsen, har befälhavaren likväl rätt göra utbetalning, som dock måste motiveras vid första konsulat.

Hyran skall alltid redovisas å konsulatet och överlämnas i konsulns händer. Skall sjömannen själv bekostna sin hemresa, utlämnar konsuln medel därtill. I övrigt kan sjömannen kontant i handom få högst hälften av det intjänta beloppet, dock ej mer än 150 francs. Återstående medel skickas av konsulatet genom marinministeriet till det sjömanshus, där sjömannen är inskriven. Det är sjömannen obetaget att efter personlig eller skriftlig begäran erhålla utbe-

talning av sitt tillgodohavande hos sjömanshuset. Ändamålet med denna föreskrift är att förebygga rymning, hindra sjömännen att förlösa sina hyror till nackdel för deras familjer samt att möjliggöra för vederbörande sjömanshus att utbetala dragsedelsanvisningar och sådana sjömannens skulder, som hava särskild företrädesrätt.

Här lämnade översikt av de förnämsta sjöfartsidkande ländernas lag gör visserligen blott anspråk på approximativ riktighet, men visar tillräckligt, huruledes alla i en helt annan utsträckning än den svenska sjömanslagen begränsa sjömannens rätt att under pågående resa få ut sin hyra efter hand som den intjänas. Enligt amerikansk och tysk rätt får högst hälften före avmönstringen utbetalas, enligt engelsk och fransk hålles praktiskt taget hela hyran inne.

Norskt
betänkande.

Ehuru i Norge sedan den 1 juli 1923 gäller en med den svenska lagen i ämnet huvudsakligen likalydande sjömanslag, bör i detta sammanhang omnämnas ett av den norska s. k. Mönstringskomitéen år 1910 avgivet betänkande, vilket visserligen icke blivit upphöjt till lag, men som innehåller ett intressant uppslag rörande tillvaratagande av sjömannens hyror. Denna kommitté hade till uppdrag att behandla frågorna om sjömans förhyrning och mönstring samt därmed sammanhängande förhållanden. En del av motiveringen till § 168 i Mönstringskomitéens förslag till lag om sjömän lyder som följer:

»Det er elmindelig bekjendt, hvor vanskelig den sjömands stilling er, som efter en lang reise kommer i land med et forholdsviis betydelig belöp i lommen. Han vil ofte allerede ved utgangen av avmönstringslokalet omringes av samvittighetsløse personer, som spekulerer i hans penger paa den mest ublufærdige maate. Resultatet uteblir derfor som oftest ikke; efter nogen dages forløp, kanske allerede den neste dag, er forødt, hvad der er erhvervet efter mange maaneders savn og haardt arbeide.

Til at raade bod paa dette forhold og bortta ondets rot, er der efter komitéens opfatning kun én virkelig effektiv vei og det er at hindre sjömanden fra at sætte foten paa land med den store kontante pengesum mellem hænderne. Det är *sjömandens penger* de mange lokkefugle vil ha fat i; sjömanden selv interesserer dem ingenlunde, og erfares det først at den norske sjömand ikke lengere kan ventes at være noget godt bytte faar den norske sjömand nok gaa i fred.

Det er derfor *de første dage i land* som det særlig gjelder om at hjelpe sjömanden over. Er først nogen dage gaat, sees mangt og meget i et andet lys og vil det neppe falde ham ind f. eks. at skaffe sig midler hjemmefra for at øde dem i den fremmede havneby.

Komitéen er enstemmig av den opfatning at noget maa gjøres for at bevare en del av sjömandens hyre for ham i hjemlandet. Et udmerket grundlag for en ordning i denne retning er man imidlertid saa heldig allerede at ha i systemet med træk (= dragsedel). *Komitéen vid derfor foreslaa, at en del av sjömændenes hyre utbetales i form av træk til en bank i Norge for sjömandens regning.»*¹

¹ Kursiveringarna av motionärerna.

Motiveringen utmynnär i följande förslag till lagstadgande:

»§ 168. I utenriks fart skal utbetaling av hyre til norske sjömænd ske efter følgende regler:

1. En halvdel av sjömandens hyre (med fradrag av mulig træk) skal av rederiet indbetales i maanedlige terminer til den mönstringsmand, inden hvis distrikt sjömandens hjemsted er beliggende for av denne atter at indsættes i en solid bank paa sjömandens navn. Har sjömanden intet hjemsted i Norge, indbetales belöpet til mönstringsmanden i Kristiania. Närmere bestemmelser om fremgangsmaaten ved hyrens indsettelse i bank og kontrollen med belöpenes ind- og utbetaling gives av Kongen eller den, han dertil bemyndiger. For hyrebelöp, som paa denne maate er indbetalt, er den norske stat ansvarlig.

2. Den tiloversblevne del av den optjente hyre kan sjömanden forlange utbetalt efterhaanden. Dog er skibsföreren, om han maate finde det ønskelig, berettiget til indtil avmönstringen at tilbageholde en halvpart herav.

I indenriks fart og i rutfart paa Norge er sjömanden berettiget til at erholde hele sin optjente hyre utbetalt i halvmaanedlige terminer.

Motiv för lagändring.

Det förtjänar framhållas, att ehuru t. ex. i Antwerpen de skandinaviska sjömännerna ingalunda äro i majoritet, då enbart brittiska fartyg utgöra hälften av hela hamnens trafik, så visar det sig dock, att av de talrika berusade eller sluskiga sjömän, som man möter i sjömanskvarteren, flertalet äro skandinaver. Vid en av polisen i Antwerpen år 1928 företagen undersökning visade det sig, att 70 à 80 procent av alla i berusat tillstånd anträffade avmönstrade sjömän voro skandinaver. — Under tiden 1 januari—10 oktober 1927 införpassades till Antwerpens fängelse för lösdriveri häktade sjömän från bland andra följande länder: Norge 76, Sverige 52, Finland 22, Danmark 21, England 19, Frankrike 2, Tyskland 2. Det framgår av denna statistik, att Norge och Sverige intaga de främsta platserna. Norge överträffar Sverige, enär dess sjöfart på Antwerpen är dubbelt så stor som Sveriges. Ehuru Storbritannien har 16 gånger så stor trafik på Antwerpen som Sverige, är, som sagt, antalet lösdrivare för Englands vidkommande blott 19. Tyskland har 7 gånger större trafik än Sverige men är representerat med endast 2 lösdrivare mot Sveriges 52. — För visso saknas icke orsakssammanhang mellan dessa förhållanden och den omständigheten, att de skandinaviska ländernas sjömanslag giver sjömannen mindre skydd än motsvarande lagar i England, Tyskland etc.

Såsom bekräftelse på nu angivna företeelser kan anföras byråassistenten för sjöfartsärenden i Socialstyrelsen kapten Erik Eggerts år 1926 avgivna rapport till nämnda ämbetsverk rörande sina undersökningar i Rotterdam och Antwerpen om internationella lösdrivare. Kapten Eggert säger: »Vid personliga samtal med tjänstemän tillhörande hamn- och polismyndigheter meddelades mig, att det övervägande antalet av dessa vagabonder, på engelska 'Beach-combers', enligt den svenska sjömansterminologien 'bommare', utgöres av sjömän från

»Beach-combers» (»bommare») och lösdrivare.

de nordiska länderna, företrädesvis kanske svenskar. Han har emellertid icke framhållit orsaken till detta senare förhållande. Den ligger däri, att skandinaviska och med dem svenska sjömän ha riklig tillgång på penningar i utländska hamnar. Detta medför, att arbetsvilliga, förslagna och karaktärlösa sjömän ofta urarta till professionella »bommare», enär de finna det bekvämare att förtjäna sitt uppehälle genom att lura och bestjåla sina f. d. kamrater än genom att själva arbeta. Där villebrådet förekommer ymnigt, infinna sig alltid jägare.

Att de nordiska länderna, och bland dem Sverige, intaga de främsta rummen i nämnda statistik rörande häktade lösdrivare, beror också på att dessa länders sjömän från början icke fått vänja sig vid sparsamhet. De ifrågavarande svenska sjömännen ha tjänstgjort på svenska fartyg eller fartyg tillhörande nationer, som ha ungefär samma lagstiftning på området som Sverige. Blott ett försvinnande fåtal, icke uppgående till 10 procent, har kommit från brittiska eller andra nationers fartyg, där hyrans utbetalning är inskränkt, vilket återigen belyser den stora fördelen med dessa länders lagstiftning i ämnet. Och dock tjänstgöra ungefär 5,000 svenska sjömän på engelska fartyg.

*Krogar och
bordeller.*

På grund av att så många sjömän äro rikligt försedda med penningar, när de komma i land, ha krogar och bordeller vuxit upp som svampar i hamnstädernas sjömanskvarter, och sjömännen bliva där icke blott av med sina pengar utan smittas mången gång med veneriska sjukdomar, vilka de ofta missköta, så att de i stor utsträckning ådraga sig invaliditet eller döden.

*Statsverkets
utgifter för
sjömän.*

Beskickningars och konsulats utgifter för nödställda svenska sjömän belöpa sig för de senaste åren årligen till ungefär 100,000 kronor, vilket framgår av följande statistik:

1925.

Sjukvård åt sjömän behäftade med venerisk sjukdom	Kr.	33,201: 09
Hemsändning av nödställda sjömän	»	14,713: 76
Sjukvård och understöd åt nödställda sjömän	»	33,230: 34
	Kr.	81,145: 19
Återbetalt	»	4,631: 98
Återstår nettoutgift för statsverket	Kr.	76,513: 21

1926.

Sjukvård åt sjömän behäftade med venerisk sjukdom	Kr.	56,183: 58
Hemsändning av nödställda sjömän	»	12,696: 60
Sjukvård och understöd åt nödställda sjömän	»	50,315: 59
	Kr.	119,195: 77
Återbetalt	»	4,002: 82
Återstår nettoutgift för statsverket	Kr.	115,192: 95

1927.

Sjukvård åt sjömän behäftade med venerisk sjukdom	Kr.	41,437:15
Hemsändning av nödställda sjömän	»	16,991:88
Sjukvård och understöd åt nödställda sjömän	»	38,443:40
		Kr. 96,872:43
Återbetalt	»	3,474:85
Återstår nettoutgift för statsverket	Kr.	93,397:58

Ur nationalekonomisk synpunkt kan det utan tvivel anses önskvärt, att penningar, som intjänas på svenska fartyg, följaktligen svenskt territorium, komma hemlandet till godo och icke förslösas i utlandet. På svenska fartyg beräknas årligen i hyror utbetalas mer än 20 miljoner kronor, och man beräknar, att av dessa omkring en tredjedel kastas bort i utlandets hamnstäder. Utbytet består i nedsatt hälsa, förminskad arbetsförmåga och för tidig död. Om man vidare tager i betraktande, att svenska staten bort delvis besparas den årliga utgiften av ungefär 100,000 kronor för hjälp åt vissa sjömän och att de miljoner, som förslösas, borde hava kommit hemlandet till godo, måste man finna det nuvarande tillståndet i behov av reform.

National-ekonomisk synpunkt.

Inskränkning i utbetalningen av hyran är ägnad att i allra högsta grad hos sjömannen väcka och utveckla sinne för sparsamhet. Hittills har sparsamhetstanken blott befordrats genom upplysning och på frivillighetens väg utan att man därvid nått nämnvärt resultat. Genom att tillgripa lagstiftningsåtgärder driver man sjömannen till effektiv sparsamhet, som samtidigt skänker honom stöd och skydd mot tusentals faror i utlandets hamnstäder jorden runt. Den unge sjömannen, 15—16-åringen, som i dag eller i morgon för första gången går till sjöss, skulle från början så vänja sig vid det nya systemet att spara, att det för honom bleve en naturlig sak, och sålunda komme den nya generationen med ens in på den rätta vägen, som leder till sjömannens välstånd, oberoende och frihet.

Sjömannens fostran till sparsamhet.

En individ har ansvar och plikter ej blott mot sig själv utan även mot sina anhöriga. Det får ej stå honom fritt att förslösa sina ägodelar och kasta bort sitt liv utan hänsyn till någon. Mången sjöman är familjeförsörjare och samhället har rätt att tillse, att hans familj icke onödigtvis faller fattigvården till last.

Sjömannens familj.

Allmänna betraktelser.

Med anledning av vad som anförts anse vi, att det för alla intresserade parter och icke minst för sjöfolket självt skulle vara av den allra största nytta, om vår lagstiftning anslöte sig till vad de stora sjöfartsidkande nationerna på grund av vunnen erfarenhet funnit lämpligt stadga beträffande utbetalningen av sjömannens hyror i utländska hamnar. Under förberedandet av 1922 års sjömanslag blev denna fråga upprepade gånger berörd både under kommitté-

arbetena och vid ärendets behandling i riksdagen. I motiveringen till § 38 av sitt 1920 avgivna förslag erinrar sjölagskommittén om att på grund av sjöfolkets säregna levnadsförhållanden frestelserna för sjömannen att förlösa lönen, allteftersom den kommer i hans hand, torde vara större än i flertalet andra yrken. Kommittén framhåller den stora betydelsen av att lagstiftningen medverkar till uppmuntran av sjöfolkets ekonomiska sinne och till sparsamhetens stödjande. Den finner emellertid icke tillrådligt att härutinnan vidtaga åtgärder, som för sjömannens del hava karaktär av tvång, utan inskränker sig att förorda stadganden avsedda att underlätta användandet av dragsedel, vilket förslag föranlett tillkomsten av sjömanslagens § 20.

Beträffande de förhållanden, varunder sjöfolket lever i hamnstäderna, återfinnas flerstädes skildringar i referaten av riksdagens debatt (se särskilt 2:a kammaren 1922 nr 24, sid. 84 och 90).

Enligt 1891 års sjölag (§ 99) ägde befälhavaren innehålla en tredjedel av hyran, till dess sjömannen entledigades. I sitt förberedande förslag till sjömanslag (§ 39) föreslog sjölagskommittén, att innehållsrätten skulle begränsas till att omfatta högst hyra för en halv månad, och avfattades gällande sjömanslag, trots Kungl. kommerskollegii avstyrkande, i enlighet med kommitténs yrkande. Då nu mer än förut de sjömän, vilka icke hemsända en del av sin hyra efter dragsedel, föredraga att taga ut den i småposter och göra av med pengarna i olika hamnar lika fort som de intjänas, har resultatet blivit, att många sjömän efter hand göra av med nästan all sin hyra, så att de vid avmönstringen, vare sig denna sker hemma eller i utlandet, endast hava ett ringa belopp eller intet i behåll.

Enligt sjömanslagen § 20 äger sjöman fordra, att viss del av hyran efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank. Men detta system har icke i större utsträckning anlitats av våra sjömän. Blott de gifta, vilka utgöra en obetydlig del av vårt sjöfolk, och vissa särskilt skötsamma ogifta sjömän begagna sig av denna anordning. Om man tar i betraktande de betydande belopp, som utbetalas till samtliga svenska sjömän i utländska hamnar, finner man, att vad som utgår efter dragsedel är relativt ringa. Besättningarna på linjefartygen, som till största delen bestå av gift eller ogift skötsamt folk, anlita dragsedel i ganska stor utsträckning, men på det övervägande antalet av våra fartyg, som utgöres av trampbåtar, kommer den till föga användning. På hälsingborgsflottan, bestående av 89 fartyg, utgör dragsedelsbeloppet för däck- och maskinmanskapat sålunda blott en femtedel av totalhyrorna.

Vid utarbetandet av vårt förslag ha vi utgått från det psykologiska faktum, att sjömannen gör stor skillnad mellan å ena sidan penningar, som befinna sig tillgängliga på platsen, och å andra sidan sådana, som förvaras i hemlandet och icke utan särskilda åtgärder kunna utbekommas. Vad sjömannen har kontant i fickan går nästan omedelbart all världens väg. Det synes ligga i det svenska nationallynnets, att lätt tillgängliga penningar »bränna» på ägarens sinne, så att han ej ger sig ro, förrän de äro utgivna. Har återigen penningsumman blivit hemskickad, betänker sig sjömannen ofta två gånger,

innan han skriver och tager ut, vad som insatts. En viss skamkänsla gör sig då gällande. Härtill kommer, att när väl några dagar gått, hamnstaden som regel icke längre ter sig i samma förföriska ljus som då fartyget först kom dit. Sjömannen drager sig för att låta skicka till sig pengar från hemlandet, och den mest kritiska tiden är överstånden.

Förslag till lagändring.

Vi föreslå nu, att utbetalningen av sjömannens hyra i utländska hamnar måtte inskränkas genom anordnandet av obligatorisk, oåterkallelig dragsedel för halva hyran till person, bankinrättning eller förening i Sverige under den tid, sjömannen vistas i utlandet. För förslaget formella genomförande torde krävas en omredigering av sjömanslagens §§ 20 och 73, och skulle dessa kunna lyda på ungefär följande sätt:

Föreslagen lydelse.

Nuvarande text.

20 §.

Sjöman äger fordra, att viss del av hyran efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank.

Vid påmönstring å fartyg i utrikes fart skall sjöman anordna dragsedel för minst halva hyran att av redaren månatligen utbetalas till bestämd person eller förening här i riket eller för sjömannens räkning insätts i svensk bank. Sådan dragsedel må icke under anställningstiden av sjömannen nedsättas under halva hyresbeloppet, ej heller återkallas; dock vare det sjömannen obetaget att insätta annan förmånstagare. Skulle han vid påmönstringen underlåta att uppgiva viss förmånstagare, skall halva hyran för sjömannens räkning av redaren insättas i postsparbanken i Stockholm.

Utan sjömannens samtycke må dragsedelsbeloppet nedsättas allenast i den mån den övriga hyran icke förslår till täckande av sjömannen ålagt disciplinstraff eller redarens ersättningsanspråk mot honom.

Dragsedelsbeloppet må av redaren nedsättas allenast i den mån den övriga hyran icke förslår till täckande av sjömannen ålagt disciplinstraff eller redarens ersättningsanspråk mot honom.

Föreslagen lydelse.

Nuvarande text.

73 §.

Befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, straffes med böter:

1. Om han använder — — — — — omförmäld rapport.

9. Om han uraktlåter tillse, att dragsedel anordnas, där så jämlikt 20 §, andra stycket, skall ske, eller om han till sjömannen utbetalar penningmedel, varöfver enligt samma § skolat förfogas genom dragsedel.

Ovanstående gör icke anspråk på att utgöra ett definitivt projekt till lagtext utan torde åt vederbörligt utskott lämpligen böra överlämnas att föreslå definitiv lydelse.

Ehuru dragsedelsystemet hittills kommit relativt föga till användning, har det dock ingått i sjömannens medvetande och av honom erkänts såsom varande det bästa av alla system för tillvaratagande av hans medel.

Här framlagda förslag berör alla ombord anställda, med undantag av befälhavaren, som representerar redaren. Svensk sjöman, bosatt i utlandet, ävensom utländsk sjöman falla självfallet också under de föreslagna bestämmelserna. Det måste vara lika för alla, och fördelarna med systemet äro så stora, att de uppväga de små olägenheter, det eventuellt skulle medföra för å avlägsen ort utomlands bosatt svensk sjöman eller för utlänning. I Sverige förvarade penningar kunna alltid post- eller telegrafledes uttagas genom svenskt konsulat för sjömannens räkning.

Förslagets gagneliga verkningar utom allt tvivel.

När man står inför antagandet av en ny lag, undrar man ofta, huru den skall verka i praktiken. Denna undran behöver här ej inställa sig, enär vi veta huru liknande bestämmelser verkat i andra länder under flera tiotal av år. Inskränkning i utbetalningen av sjömannens hyra i utländska hamnar har varit av den allra största nytta för dem och deras land. Den engelske arbetarledaren Havelock Wilsons högra hand, generalsekreteraren i Internationella Sjömansfederationen och organisatören å kontinenten för Brittiska Nationella Sjömansunionen Chr. Damm säger i en skrivelse till svenska pressen (jfr bilaga 1) bland annat: »Låt mig påpeka, att i England millioner pund räddats till landet och tusende hem räddats år efter år, just emedan en å brittiskt fartyg anställd sjöman icke får lyfta honom tillkommande hyra i utländska hamnar. Systemet med hemsändande av medlen, vilket existerat i så många år, har varit till välsignelse för alla vidkommande parter.»

Genom förslagets förverkligande skulle icke allenast åtskilliga millioner kronor årligen, i stället för att förlösas i utlandet, komma vårt eget land till godo och lindra fattigdom och nöd hos sjömansfamiljer, utan även hundra-

tals sjömansliv, som nu årligen förgås, räddas och ödesdigra sjukdomars utbredning inskränkas; antalet av svenska sjömän i utländska hamnar begångna brott skulle minskas och den svenske sjömannens såväl som svenska nationens anseende stärkas; för sjömännens hustrur och mödrar och över huvud taget alla deras anhöriga skulle förslaget genomförande bliva till oskattbart gagn.

På grund av vad vi sålunda anfört hemställes,

att riksdagen måtte för sin del besluta, att §§ 20 och 73 i Sjömanslagen av den 15 juni 1922 ändras i huvudsaklig överensstämmelse med här ovan skisserade förslag.

Stockholm den 19 jan. 1929.

J. Bergman.

Ulrik Leander.

Karl Andersson.

A. J. Granström.

K. J. Ekman.

N. S. Norling.

Carl Thorén.

August W. Johansson.

I motionens syfte instämma:

Israel Holmgren.

O. Bergqvist.

Mauritz Hellberg.

Gustaf W. Roos.

Sven Linders.

N. J. F. Almkvist

Kopia av skrivelse, som generalsekreteraren i Internationella Sjömansfederationen Chr. Damm tillställt ett antal svenska tidningar den 13 februari 1928.

Till Redaktionen av

Vid genomläsandet av Svenska Sjömansunionens tidning för oktober och november 1927 stötte jag på tvenne ledande artiklar av utgivaren hr W. Eliason, den ena med rubriken »Lik som tittar» och den andra »Mera moralisering». Bägge artiklarna intresserade mig, enär de behandlade ett problem, som under många år varit i mina tankar. Jag förstod, att utgivarens anmärkningar avsågo en av svenske generalkonsuln i Antwerpen, hr Petri, skriven artikel eller av honom framställda förslag, men som artikeln i »Sjömännens» icke tydligt uppgav, vad hr Petri föreslagit, skrev jag till honom med anhållan om kopior av hans förslag och erinranden, vilken anhållan han tillmötesgick och gav mig därigenom tillfälle att själv övertyga mig om, att alla hans framställningar voro av mildaste slag.

Jag, som under nära 30 år varit i kontakt med sjömansorganisationerna i hela världen och såsom organisatör av och generalsekreterare för Internationella Sjömansfederationen färdats från det ena landet till det andra och besökt hamnar, och vars uppgift det varit icke allenast att träda i samspråk med sjömän av alla nationaliteter, utan också, i den mån det varit möjligt, att lära känna och förstå deras förhållanden och känslor, blev förvånad att erfara, att generalkonsuln nedlagt möda och tid på att studera frågan om sjömannens välfärd, och jag väntade mig finna förslag, vilka vore antingen av religiös natur eller innebure framhävande av egen person. Vi sjömän äro icke vana att finna någon för våra levnadsförhållanden, hälsa och trevnad intresserad person, som icke samtidigt antingen är en religiös fanatiker eller som söker personlig vinning.

Döm om min förvåning, då jag fick hr Petris förslag och kommentarer samt konstaterade, att dessa icke gingo ut på att staten eller de svenska redarna eller något religionssamfund skulle mottaga och förvalta sjömannens hyror. Fullkomligt motsatsen. Han föreslår, att sjömannens egna organisationer skola förvalta dem. Jag kan mycket väl förstå, att redarna skulle motsätta sig ett dylikt förslag, enär det med största sannolikhet skulle föra ett stort antal sjömän, som nu stå utanför organisationerna, in i dessa. Det skulle kanske betyda möjlighet för unionerna att behålla de medlemmar de värvat. Jag kan vidare förstå, att myndigheterna skulle vara emot hr Petris förslag. Myndigheter i alla länder hysa i allmänhet den åsikten, att alla sådana arrangement måste, för att lyckas, genomföras av något statligt departement.

Till min förvåning erfor jag, att de svenska unionerna voro absoluta motståndare till den av hr Petri framkastade idén. Detta kan jag icke förstå.

Säkerligen måste män som hr Eliason, vilken varit vittne till skyddslösa svenska och för övrigt andra skandinaviska sjömäns vedermödor och nöd, då de blivit plundrade på sin surt förvärvade hyra, medgiva, att om dessa sjömän varit ur stånd att lyfta hela sin hyra tid efter annan och i stället varit tvungna att sända en del därav till hemlandet, de då skulle besparats en mängd lidanden och förödmjukelser. Huru många unga sjömän hava icke gått förlorade för sina föräldrar, enär de penningar, de velat använda för att resa hem, antingen blivit dem frånstulna eller utgivna i, vad de trodde, gott sällskap, och, efter det pengarna sålunda voro slut, voro de för stolta att resa hem utfattiga. Som de blivit plundrade eller förledda varje gång de kommo i land, sjönko de allt djupare, till dess de glömt bort allt om hemmet och kanske själva blivit bland dessa hamnstäders vagabonder.

I de svenska sjömannens, deras anhörigas, landets och unionernas intresse hoppas jag därför uppriktigt, att de senare skola taga upp saken till diskussion. Det bör här påpekas, att förslaget icke innebär ett förgripande på sjömannens frihet att handhava sina medel i Sverige, det avser endast att åstadkomma, att svenska sjömän i främmande land skola skyddas mot de gamar, som dag och natt hänga i dockor och hamnar, sökande efter byte bland de unga och värnlösa.

Tillåt mig till slut att fråga: Har Sverige råd att förlora sina unga sjömän? Kan landet genom sin overksamhet ha råd att låta föräldrar förlora sina söner? Kunna redarna ha råd att förlora det material de uppövat och varje år nödsakas anlita oövade och oerfarna unga män? Kunna de svenska unionerna ha råd att förlora sina medlemmar och ständigt behöva organisera nykomlingar? Låt mig påpeka, att i England miljoner pund räddats till landet, tusende hem räddats årligen, just emedan en å brittiskt fartyg anställd sjöman icke får lyfta honom tillkommande hyra i utländska hamnar. Systemet med hemsändande av medlen, vilket existerat i så många år, har varit en välsignelse för alla vidkommande parter.

Jag vore tacksam, om Ni godhetsfullt ville publicera detta brev i Eder ärade tidning.

Högaktningsfullt

CHRIS. DAMM.

Generalsekreterare i Internationella Sjömansfederationen.

Organisatör & kontinenten för Brittiska Nationella Sjömansunionen.