

Nr 6.

Ankom till riksdagens kansli den 14 februari 1929 kl. $\frac{1}{2}$ 4 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående ändring av sjömanslagen till svenska sjömäns skydd under uppehåll i främmande hamnar.

Första lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 55 i första kammaren av herr *Bergman m. fl.* med instämmande beträffande motionens syfte av herr *Israel Holmgren m. fl.* samt nr 86 i andra kammaren av herr *Björn Holmgren m. fl.*

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen måtte för sin del besluta, att 20 och 73 §§ i sjömanslagen den 15 juni 1922 ändras i huvudsaklig överensstämmelse med följande förslag:

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 insättes 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

Utän 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.

Föreslagen lydelse.

Nuvarande text.

för sjömannens räkning av redaren insättas i postsparbanken i Stockholm.

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.

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 jämligt 20 §, andra stycket, skall ske, eller om han till sjömannen utbetalar penningmedel, varöver enligt samma § skolat förfogas genom dragsedel.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sin hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

Bestämmelser
om betalning
av sjömans
hyra.

Enligt 61 § sjölagen den 23 februari 1864 ägde sjöman vid tjänstgöringens början rätt att erhålla förskott å hyran, nämligen en månads hyra, om han var förhyrd månadsvis, och en fjärdedel av hyran, om han var förhyrd för resa. På den ort, där lasten till större delen eller helt och hållet lossades, ägde sjömannen erhålla »lika belopp av sin hyra, såvida det är förtjänt».

I 99 § av sjölagen den 12 juni 1891 stadgades, att sjöman under resan ägde utbekomma intill två tredjedelar av hyran, i den mån den var förtjänt. En tredjedel av hyran ägde befälhavaren innehålla till dess sjömannen entledigades. Till motivering av stadgandet anfördes:

Föreskriften i 61 § Sjölag. om sjömannens rätt till förskott har icke upptagits i förslaget, då sjöman, som önskar sådant, får göra dess erhållande till villkor för förhyrningen, och det ingalunda kan anses lämpligt att i lagen uppställa såsom regel, att ett kontant förskott skall ställas till sjömannens disposition. — Enligt nämnda lagrum kan sjöman bliva berättigad att i hamn, där lossning sker, utbekomma hela sin förtjänta hyra. Då en synnerligen kraftig garanti mot rymning ligger däri, att sjömannen vet sig alltid komma att förlora något genom att rymma, har förslaget berättigat befälhavaren att till avmönstringen innehålla en tredjedel av hyran. Detta stadgande, som jämväl är nödigt, om ej befälhavarens rätt att straffa genom mistning av hyra enligt 102 § skall bliva illusorisk, måste för övrigt anses jämväl lända till sjömannens verkliga nytta.

I förberedande förslaget till sjömanslag — avgivet efter skandinaviskt samarbete den 4 juni 1920 av sjölagsskommittén, däri redare, fartygsbefäl, maskin-

befäl och sjöfolk av manskapsklassen voro representerade — stadgades, att befälhavaren ägde att vid varje tillfälle, då betalning skedde, till dess sjömannen entledigades, innehålla en tredjedel av hyra, som sjömannen icke förbehållit sig att få utbetald till viss person här i riket eller för sin räkning insatt i svensk bank. Dock finge sammanlagt icke innehållas mer än en halv månads hyra. I sistnämnda avseende anfördes i motiven, att sjömannen skulle utan en dylik begränsning med hänsyn till storleken av de dåmera utgående hyrorna kunna komma att undandragas förfoganderätten över mera än skäligt stora belopp och även lida märkbar ränteförlust. I avgivet yttrande föreslog kommerskollegium, att sista punkten helt utginge och stadgandet däri genom bringades i större överensstämmelse med gällande lag, som syntes vara mera än förslaget ägnad att tillgodose sjömannens eget verkliga bästa, särskilt i utländska hamnar. Socialstyrelsen yttrade:

Med hänsyn till det synnerligen behjärtansvärda och jämväl från nationalekonomisk synpunkt viktiga önskemålet att från förslösande rädda sjömannens intjänata avlöning anser styrelsen sig icke kunna underlåta att ifrågasätta, om ej den nya begränsningen till en halv månad borde utgå eller ock avsevärt utvidgas. Om sådan ändring vidtages, synes sjömannens fordran å det inestående beloppet böra löpa med skälig ränta, till exempel 6 %.

I det slutliga förslaget till sjömanslag företogs icke någon saklig ändring på denna punkt, då det syntes riktigt, att rätten att innehålla hyra inskränktes till vad som finge anses oundgängligen nödigt. Förslaget godkändes ock av Kungl. Maj:t och riksdagen. Ifrågavarande stadgande, 21 § i lagen, lyder så: »Av hyra, som skall kontant utbetalas till sjömannen, äger befälhavaren att varje gång betalning sker innehålla en tredjedel, till dess sjömannen avgår från tjänsten. Innehållet belopp må dock icke vid någon tid överstiga hyra för en halv månad.» Att märka är, att rätten att innehålla hyra gäller allenast hyra, som *kontant* utbetalas, samt att endast en tredjedel av den hyra, som kontant utbetalas *vid varje tillfälle*, må innehållas.

I fråga om utbetalning av sjömans hyra upptog sjölagskommittén i det förberedande förslaget till sjömanslag en bestämmelse, vartill motsvarighet tidigare saknades. Redaren ålades nämligen skyldighet att, om sjöman det påfordrade, under tjänstetiden utbetala viss del av hyran till person här i riket eller insätta den för hans räkning i bank. Till stöd för detta stadgande, som inflöt i lagens 20 §, anförde kommittén:

Sjöfolkets säregna levnadsförhållanden göra, att frestelserna för sjömannen att förslösa lönen efter hand som den kommer i hans hand säkerligen äro större än i flertalet andra yrken. Lagstiftningen i olika länder har haft sin uppmärksamhet riktad härpå. Sålunda må erinras om den engelska Merchant Shipping Acts regler om s. k. dragsedel och om den nordamerikanska Seaman's Acts kategoriska förbud mot lämnande av förskott å hyra. De nordiska sjölagarna innehålla icke några bestämmelser uti ifrågavarande syfte; stadgandet i sjölagens 99 §, att befälhavaren äger intill entledigandet innehålla en tredjedel av hyran har tillkommit med ändamål att skaffa en garanti mot rymning och att säkerställa verkställandet av disciplinär bestraffning.

Den stora betydelsen av att sjöfolkets sinne för sparsamhet uppmuntras och att sparandet stödjes synes väl motivera, att lagstiftningen därvid medverkar, i den mån så kan lämpligen ske. Det har emellertid icke funnits tillräddligt, att härutinnan vidtagas åtgärder, som för sjömännens del hava karaktär av tvång.

Motionerna. Såsom framgår av ovan intagna förslag till lagtext, avse motionärerna, att sjöman skall vara pliktig anordna dragsedel för minst halva hyran. Straffansvar föreslås, därest befälhavare uraktlåter tillse, att dragsedel anordnas, eller ock utbetalar penningar, varöver skolat förfogas genom dragsedel. Då med sjöman enligt svensk sjörettslig terminologi förstås envar av den egentliga besättningen — vartill befälhavaren dock icke räknas — skall enligt förslaget skyldighet att anordna dragsedel åvila såväl styrmän och andra befälspersoner av besättningen som manskapet.

Framställning i ämnet av generalkonsul H. Petri.
Utredning genom kommerskollegium.

I en den 11 september 1924 dagtecknad skrivelse har svenske konsuln i Antwerpen generalkonsul H. Petri gjort en framställning i ämnet hos ministern för utrikes ärendena. I skrivelsen har Petri efter en längre motivering framlagt ett förslag till ändring av vissa paragrafer i sjömanslagen samt hemställt om vidtagande av de åtgärder för frågans vidare utredning, som kunde prövas lämpliga. Den 28 september 1925 överlämnades skrivelsen till handelsdepartementet, och den 1 oktober samma år anmodade chefen för nämnda departement kommerskollegium att i ärendet avgiva yttrande. Kollegium beredde därefter Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, Sveriges Redareförening, Sveriges Fartygsbefäls Förening, Svenska Maskinbefälsförbundet samt Svenska Sjömansunionen och Svenska Eldareunionen tillfälle att avgiva yttrande. Av nämnda sammanslutningar hava alla utom eldareunionen avgivit yttrande. Dessa yttranden hava inkommit i november 1925, utom sjöfartsföreningens och fartygsbefälsföreningens, vilka avgivits i januari respektive juni 1927.

Enligt Petris förslag skulle i utrikes fart endast hälften av den intjänade hyran under tjänstetiden få utlämnas. Den andra hälften skulle vid avmönstring i Sverige överlämnas till sjömannen men vid avmönstring å utrikes ort av fartygsbefälhavaren redovisas till därvarande konsul, varefter beloppet skulle översändas till Sverige för att för sjömannens räkning insättas i sparbank.

I sitt yttrande över förslaget meddelar redareföreningen, att den visserligen anser sig icke utan vidare kunna tillstyrka bifall till förslaget oförändrat men dock finner syftet i förslaget vara värt så stort beaktande, att en utredning av frågan av sakkunniga måste anses vara tillräddlig. Maskinbefälsförbundet anser, att Petris skrivelse icke bör föranleda till någon lagstiftningsåtgärd och att, därest någon sådan anses erforderlig för manskapet, undantag dock göres för befålet. Sjömansunionen hemställer, att förslaget till lagstiftning icke måtte till någon åtgärd i föreslagen riktning föranleda. Styrelsen för sjöfartsföreningen — vilken förening bland annat har till syfte att verka för befrämjandet av svenska sjöfartens utveckling och intressen samt ändamålsenligt representerande av den svenska sjöfarten jämte alla därmed förknippade intressen och vars styrelse representerar redare, fartygsteknici, sjöassuradörer, skeppsklarerare, befälhavare och styrmän, maskinister samt sjöfolk av manskapsklassen — har i sitt yttrande, som är enhälligt, anfört:

De skäl, som föranlett framläggande av förevarande förslag, har styrelsen funnit synnerligen behjärtansvärda. Även styrelsen är av den uppfattningen, att intet må försummas för att råda bot på de uppenbara missförhållanden, som i förslagets motivering beröras. Styrelsen är emellertid icke, i varje fall icke för närvarande, övertygad om att det är vare sig ändamålsenligt eller nödvändigt att för detta syfte anlita så ingripande och för den enskilde individen säkerligen mindre tilltalande åtgärder, som förslaget åsyftar.

Det torde till en början ingalunda få anses sannolikt, att med dessa åtgärder skola träffas just de sjömän, för vilka åtgärderna äro avsedda och till vilkas hjälp de skulle anlitas. De sjömän, varom motiveringen närmare ordar, lära nog trots de föreslagna restriktionerna tillse, att de snarast möjligt komma över sina besparingar, något som med nutidens kommunikationsmöjligheter icke möter någon större svårighet. Väl skulle det åter å ena sidan kunna förväntas, att förslagets realiserande skulle i någon mån förhindra sjömän med svagare karaktär att under utnyttjande av hamnarnas nöjesmöjligheter råka ut för sådant förfall, som förslaget avser att förekomma. Men styrelsen anser det å andra sidan icke utan visst fog kunna förmodas, att de möjligheter till sparverksamhet, som den nyligen antagna lagstiftningen i förevarande avseenden medfört, skola så småningom visa sig hava så trängt igenom, att ytterligare särskilda åtgärder i lagstiftningsväg skola kunna i stort sett undvikas. Styrelsen syftar härvid främst på genomförandet med den nyligen ikraftträdde sjömanslagen av lagstadgad rätt för sjöman att få viss del av hyran efter dragsedel månatligen utbetald till bestämd person i Sverige eller för sjömannens räkning insatt i svensk bank. Genom åtgärder till uppmuntande av ett ökat användande av bland annat detta betalningssätt kan uppenbarligen mycket vinnas i det syfte, varom här är fråga.

Såsom exempel på åtgärder i sistnämnda avseende vill styrelsen särskilt nämna: energisk agitation av och inom de sjöfartsorganisationer, som av frågan beröras, undersökning av möjligheterna att för ett praktiskt ordnande av sparsamheten bland sjöfolket anlita postsparbanken, utfärdande av anmaning till sjömanshus och mönstringsförrättare å utrikes orter att i största möjliga grad verka för spridande av kännedom bland sjöfolket om de sparmöjligheter, som sjömanslagen anvisar, samt för sjöfolkets användande av dessa möjligheter ävensom anbringande tvärs över motbokens framsida med starkt tydlig skrift av förslagsvis orden: »Använd dragsedel». I detta sammanhang vill styrelsen ock framhålla den gagnande verksamhet, som utövas av Föreningen för skandinaviska sjömanshem i utländska hamnar, samt angelägenheten av att särskilt den svenska avdelningen av denna förening, vars verksamhet måste anses tjäna de syften, varom här är fråga, på allt sätt understödjes.

Med det nu anförda vill styrelsen emellertid icke anses hava gjort gällande, att det skulle vara uteslutet, att ytterligare åtgärder eventuellt i den riktning förslaget åsyftar, i en framtid kunna befinnas erforderliga. I anslutning till vad ovan uttalats vill styrelsen endast hävda att, med hänsyn till den korta tid, under vilken nu gällande bestämmelser i ämnet varit i kraft, det föreligger starka skäl att tills vidare ställa sig avvaktande och först sedan en jämförelsevis avsevärd tid förflutit efter en närmare undersökning av de nya bestämmelsernas verkningar taga under övervägande huruvida och eventuellt vilka ytterligare åtgärder, som då kunna visa sig vara av förhållandena påkallade.

På grund av vad sålunda anförts hemställer styrelsen, att förevarande förslag icke måtte för närvarande föranleda särskilda åtgärder i vidare mån än styrelsen i det föregående antytt.

I nu återgivna yttrande har fartygsbefälsföreningen förklarat sig kunna helt instämma.

Anledningen till att kommerskollegium ännu icke avgivit sitt utlåtande lärer, enligt vad utskottet erfarit, särskilt vara att söka i en önskan att erhålla ytterligare erfarenhet om verkningarna av de år 1922 genomförda ändringarna i lagstiftningen rörande betalningen av sjömans hyra. Emellertid pågår för närvarande i kommerskollegium en undersökning, i vad mån den i sjömanslagen införda rätten för sjöman att anordna dragsedel lett till ökad användning av detta hyresbetalningssätt. Ännu föreligga allenast vissa preliminära siffror i detta avseende, nämligen för »en sommarmånad 1928» från medlemmar av Sveriges redareförening beträffande fartyg i utrikes fart. Oaktat någon jämförelse med förhållandena före sjömanslagen icke kunnat ske och trots att siffrorna äro av preliminär karaktär, torde de likväl erbjuda ett visst intresse. Under den avsedda sommarmånaden 1928 förfogade 3,326 man genom dragsedel över hyra till ett belopp av 491,600 kronor. Av nämnda antal man voro 1,137 styrmän och maskinister och det av dem inbetalade beloppet utgjorde 291,300 kronor. De personer, som sålunda anlitat dragsedel, utgjorde 34.9 procent av hela den undersökta personalen, och dragsedelsbeloppet uppgick därvid till 35.1 procent av de totala avlöningsbeloppen.

Utredning
genom
utrikesde-
partementet.

I anslutning till sin förberörda framställning har generalkonsul Petri uttryckt en önskan att genom utrikesdepartementets försorg upplysningar måtte införskaffas rörande de erfarenheter, som gjorts av andra svenska konsulter angående behovet av lagstiftningsåtgärder i syfte att inskränka utbetalningen av sjömannens hyror i utländska hamnar. Petri har tillika anhållit, att konsulerna i samband därmed måtte anmodas att besvara vissa frågor. Med anledning härav har från utrikesdepartementet den 9 januari 1929 utsänts ett frågeformulär till generalkonsulerna i London och Hamburg samt konsulerna i Reval, Bordeaux, Marseille, Nantes, Rouen, Genua, Leningrad, Barcelona, Bilbao, Lübeck och Stettin med anmodan att i vad anginge förhållandena å deras verksamhetsorter inkomma med utredning i ärendet. Yttranden hava inkommit från dessa konsulter samt vice konsulerna i Hull, Liverpool och Dunkerque, varjämte svenske sjömanspastorn i London yttrat sig i ärendet. Av yttrandena anser utskottet sig böra återgiva dem, som avgivits av generalkonsulerna i London och Hamburg samt konsulen i Marseille.

Generalkonsuln
i London.

Generalkonsuln i London E. G. Sahlin anför till svar å de frågor, som framställts:

1) *Förlösa svenska sjömän ofta sina hyror?*

Ehuruväl förhållandena i London och överhuvudtaget i England i detta hänseende äro bättre än i ett flertal kontinentala hamnar, kan det å andra sidan icke bestridas, att det understundom inträffar, att sjömän förlösa sina hyror härstädes.

2) *Bliva sjömännen ofta nödställda och falla de därvid konsulatet till last?*

Med hänsyn till det stora antal svenska sjömän, som årligen besöker London (exempelvis 28,000 år 1927), torde det med skäl kunna påstås, att förhållanden mycket få fall av nödställd belägenhet förekomma. Sålunda hava under 1928 endast cirka 14 personer erhållit understöd från generalkonsulatet.

3) *I vilken ungefärlig proportion härröra sig de nödställda svenska sjömännen från svenska, respektive utländska fartyg?*

Enligt här tillgänglig statistik torde omkring 30 % av de nödställda sjömännen hava tillhört svenska samt omkring 70 % utländska fartyg.

Huru stor procent av de senare hava tillhört

a) *brittiska, tyska, franska och amerikanska fartyg?*

Omkring 40 %.

b) *norska, danska, finska och belgiska fartyg?*

Omkring 60 %.

4) *Uppträda sjömännen ofta berusade i land?*

Under de senaste åren har en märkbar nedgång gjort sig gällande vad angår dryckenskapen bland sjömännen. Under de senaste fem åren har det sålunda, så långt generalkonsulatets erfarenhet sträcker sig, förhållandevis sällan förekommit, att sjömän uppträtt berusade i land. I skrivelsen (se här nedan) utvecklas närmare de förhållanden och åtgärder, vilka samverka till upprätthållandet av en jämförelsevis god ordning även i hamnkvarteren.

5) *Är det vanligt, att de häktas för lösdriveri eller brott?*

Nej. Under de senaste tre åren har intet dylikt fall kommit till generalkonsulatets kännedom.

6) *Förekomma »beach-combers» («bommare») i större utsträckning bland sjömännen?*

På grund av de stränga invandringsbestämmelserna, de dyra levnadsomkostnaderna samt även dockområdenas avgränsning förekomma internationella beach-combers ytterst sällan i London.

7) *Händer det ofta, att sjömännen bliva s. k. »efterseglade», och vilka äro de vanligaste orsakerna därtill?*

Enligt vad generalkonsulatet har sig bekant förekommo 1927 fem och 1928 två fall, då sjömän blivit »efterseglade». Orsaken har i dessa fall oftast stått i samband med spritförtäring.

8) *Förekommer det, att sjömännen bliva bestulna under sina besök i hamnstäderna?*

Under de senaste åren har det mycket sällan förekommit i London.

9) *Bliva sjömännen ofta utsatta för olyckor, med eller utan dödlig utgång, under sina landsbesök, och vilka äro de vanligaste orsakerna därtill?*

Under 1928 inträffade tvenne drunkningsolyckor, båda under december månad. Vederbörande polisundersökning har i intetdera fallet lett till fastställande av de närmare orsakerna, i annan mån än att det konstaterats, att olyckorna hänt under den mörka delen av dygnet och i disigt väder, samt att de båda för-olyckade tyckas hava omkommit under försök att gå ombord på sina fartyg, vilka legat ett stycke ut från kajen. Den ene av de båda omkomna obducerades, varvid bl. a. anmärktes, att spår av alkohol icke kunde påvisas i maginnehållet.

10) *Förekomma ofta veneriska sjukdomar bland sjömännen?*

Ja, erfarenhetsmässigt i stor utsträckning. Några belysande siffror kan emellertid generalkonsulatet icke angiva.

11) *Hemsända sjömännen penningar genom konsulatets försorg, och huru mycket år 1928?*

I mycket ringa omfattning. År 1928 hemsändes endast £ 8 medelst sjömansinvisningar. Emellertid må det anmärkas, att samtidigt cirka 9,000 kronor hemsänts genom sjömansprästen.

Generalkonsul Sahlin har därjämte i ett särskilt yttrande anfört:

Varje försök att i möjligaste mån förebygga, att svenska sjömän förlösa sina penningmedel i främmande hamnar, synes mig vara värt att beaktas. Visserligen torde så upprörande fall, som man får höra talas om från vissa kontinentala hamnar, mera sällan förekomma i London, men å andra sidan kan det ej bestridas, att även härstädes sjömän understundom förbruka sina hyror på ett sätt, som det synes vara ett samhällets intresse att söka förhindra. Jag har därför redan länge haft min uppmärksamhet fäst på denna fråga, och det förefaller mig, som om det nu ifrågavarande förslaget innebure ett beaktansvärt uppslag till lösningen av ett problem, inför vilket statsmakterna svårigen kunna ställa sig likgiltiga.

Det är ju dock så på många livets områden, att sociala krav i allmänhet och särskilt strävan att skydda svagare individer från undergång nödvändiggöra föreskrifter, varigenom även den oförvitlige medborgaren finner sin handlingsfrihet beskuren i ett eller annat avseende. Detta är emellertid en sak, som den lojale samhällsmedlemmen måste underkasta sig till det helas bästa, och det kan ur denna synpunkt förefalla svårt att förstå, varför vår sjömanskår skall resa ett så kraftigt motstånd mot att den antydda principen får sin tillämpning även för dess del. Det är dessutom att märka, att vår lagstiftning redan är inne på den vägen, att en del av hyresbeloppet må innehållas, intill dess sjömannen avgår från tjänsten, och jag vill i förbigående nämna, att, enligt min erfarenhet, befälhavarna för närvarande i stor utsträckning begagna sig av denna i § 21 i sjömanslagen berörda möjlighet. Man kunde därför tycka, att avståndet från nuvarande förhållanden och till det av generalkonsuln Petri framställda förslaget icke borde förefalla så stort.

Å andra sidan kan det naturligtvis icke förnekas, att allt vad tvångslagstiftning heter i princip är föga tilltalande, samt att det skulle vara lyckligare, om de anmärkta missförhållandena kunde undanröjas utan tillgripande av dylika åtgärder, och att man finge se en förbättring på detta område såsom ett naturligt led i den alltjämt fortgående stegring av det svenska folkets ansvarskänsla, hyfsning och allmänna kultur, som sedan länge kunnat tydligt förmärkas, och vilken, enligt min erfarenhet, ingalunda lämnat vår sjömanskår oberörd.

Denna sistnämnda synpunkt står särskilt för mig, när jag genomgår erfarenheterna från mitt verksamhetsområde, ty det kan icke påstås, att förhållandena i London och andra brittiska hamnar skulle i och för sig böra anses påkalla en lagstiftning av föreslagen art. Å andra sidan är det av vikt att icke bortse från det faktum, att för Londons vidkommande vissa yttre omständigheter i väsentlig grad samverka till att åstadkomma en jämförelsevis god ordning även i hamnkvarten, och att detta i stort sett kan sägas vara fallet jämväl annorstädes i England. En sådan faktor ligger redan i den härstädes rådande höga prisnivån, vilken avsevärt försvårar anskaffandet av spritdrycker och som tillika avskräcker sjömännen från att i större utsträckning besöka krogar och därmed jämförliga lokaler. Härtill komma emellertid en mångfald restriktioner i avseende å stängningstider m. m., som sedan kriget tillämpas med avseende å utskänkning av spritdrycker, och vilkas efterlevnad strängt övervakas. Överhuvud taget torde polisbevakningen kunna sägas numera stå på ett högt plan även inom hamnkvarten. Alldeles särskilt hava myndigheterna ett gott öga till »undesirable elements» av utländsk nationalitet, varigenom de s. k. beach-combers effektivt undertryckts — i själva verket torde sådana numera knappast existera i London. Hela denna organiserade utplundring av utländska sjömän, vilken utgör ett så sinistert drag i många hamnar, är följaktligen något, som man här ej har att räkna med.

Om jag så utförligt uppehållit mig vid den roll, som myndigheternas åtgärder spela i fråga om den här rådande relativt goda ordningen, så är det för att före-

bygga, att förhastade slutsatser dragas av de glädjande rapporter beträffande våra sjömän, som ingå från detta land. Då det naturligtvis icke är möjligt att åstadkomma en så att säga differentierad lagstiftning med olika bestämmelser för olika hamnar, så torde det, såvitt jag kan se, icke återstå annat än att anpassa lagstiftningen efter förhållandena å de orter, där övervakningen från ortsmyndigheternas sida är minst effektiv. Om därför, som det av diskussionen i den fråga vill förefalla, erfarenheterna från vissa andra orter peka på, att lagstiftningsåtgärder i en eller annan form äro önskvärda, så lär man måhända icke böra fästa avgörande vikt vid, att förhållandena inom ett visst område ej giva anledning till bekymmer.

Konsuln i Marseille — generalkonsul F. Westrup — tillkännagiver till en början, att han på det varmaste förordar Petris förslag, samt anför till svar å de frågor, som framställts:

1) Förslösa svenska sjömän ofta sina hyror?

Ja, ofta onekligen.

2) Bli sjömännen ofta nödställda och falla de därvid konsulatet till last?

Sedan sjömännen slarvat bort sina hyror vända de sig mestadels till konsulatet med begäran om hjälp till kost och logi, i avvaktan på tillfälle att åter påmönstra. Det är naturligtvis ofta svårt för konsulatet att alldeles vägra dem understöd och blir det samtidigt svårt att undvika missbruk från sjömännens sida. Konsulatet anser sig böra, så vitt möjligt är, hindra att sjömännen driva omkring i hamnvarteren och utsättas för misär och elände, oundvikliga följder av lösdriveri i Marseille.

3) I vilken ungefärlig proportion härröra sig de nödställda svenska sjömännen från svenska, respektive utländska fartyg?

Huru stor procent av de senare ha tillhört

a) brittiska, tyska, franska och amerikanska fartyg?

b) norska, danska, finska och belgiska fartyg?

Då inga statistiska uppgifter föreligga är det svårt besvara denna fråga. Det större antalet torde komma från norska, danska och brittiska fartyg. En avsevärd del avmönstra i andra Medelhavshamnar och begiva sig hit i förhoppning att här lättare finna hyra. Ungefärlig beräkning: fr. andra franska hamnar 40 %, fr. Spanien 14, Italien 12, andra medelhavshamnar 12, avmönstr. här svenska f. 14, norska 4, engelska, tyska och italienska 1.3 %.

4) Uppträda sjömännen ofta berusade i land?

Sjömännen ha stor lätthet att här få spritvaror och den ofelbara följden är att de ses ofta berusade i land och infinna sig ej sällan i berusat tillstånd å konsulatet.

5) Är det vanligt, att de häktas för lösdriveri eller brott?

Polisen företager allt emellanåt s. k. rassias, varvid även svenska sjömän bli arresterade; då de ofta sakna behöriga legitimationspapper samt existensmedel bli de för lösdriveri dömda till fängelse under kortare tid. — Det händer även att de bege sig till fots från italienska eller spanska hamnar och bli arresterade på vägen, men oftast frigivna på konsulatets begäran.

6) Förekomma »beach-combers» (bommare) i större utsträckning bland sjömännen?

Sådana finnas, men ej i större utsträckning och torde deras verksamhet betydligt begränsas sedan Marseille fått ett nytt tidsenligt skandinaviskt sjömanshem.

7) Händer det ofta, att sjömännen bli s. k. »efterseglade», och vilka äro de vanligaste orsakerna därtill?

Ja ganska ofta; sjömännen bli ej sällan under landlov berusade och försum-

ma att infinna sig ombord vid avgångstiden. Även är det numera en förevändning för rymning; mannen rymmer ej mera, han är frånseglad och hoppas därigenom ej bli behandlad såsom rymning.

8) Förekommer det, att sjömännen bli bestulna under sina besök i hamnstäderna?

Ja, det förekommer sorgligt nog mycket ofta. Det första en svensk sjöman tycks göra, sedan han blivit avbetald, är att få sig en »drink» och bjuda kamraterna på en sådan. Ofta kommer han ut från en av dessa otaliga kafeer utan ett öre i fickan. Han vet ej huru det har gått till, ty han somnade oemotståndligt.

9) Bli sjömännen ofta utsatta för olyckor, med eller utan dödlig utgång, under sina landbesök, och vilka äro de vanligaste orsakerna därtill?

Blott få dylika fall ha inträffat under senare tider bland de svenska sjömännen.

10) Förekommer ofta veneriska sjukdomar bland sjömännen?

Ja, ofta, en stor del av de sjömän som vända sig till konsulatet för sjukvård äro veneriskt sjuka.

11) Hemsända sjömännen penningar genom konsulatets försorg, och huru mycket 1928?

Sjömännen hemsända penningar någon gång genom konsulatet, under år 1928 fyra remissor å tillsammans Fcs 3,913:50.

Generalkonsul Westrup har därjämte hänvisat till en av honom avlåten skrivelse till svenska beskickningen i Paris, däri han yttrat sig över Petris förslag.

Generalkonsul
i Hamburg.

Generalkonsuln i Hamburg — numera envoyén J. E. Hultman — lämnar följande svar å de framställda frågorna:

1) Förslösa svenska sjömän ofta sina hyror?

Ja.

2) Bli sjömännen ofta nödställda och falla de därvid konsulatet till last?

Sjömännen bliva ofta nödställda, och i den omfattning gällande bestämmelser medgiva lämnas dem därvid av generalkonsulatet understöd. Förutom understöd av större omfattning i särskilda fall (hemsändning, läkarvård m. m.) har under år 1928 understöd (kost och logis under längre och kortare tider) lämnats mellan 80 och 90 sjömän.

3) I vilken ungefärlig proportion härröra sig de nödställda svenska sjömännen från svenska, respektive utländska fartyg? Hur stor procent av de senare ha tillhört a) brittiska, tyska, franska och amerikanska fartyg, b) norska, danska, finska och belgiska fartyg?

Flertalet nödställda sjömän hava hitrest antingen efter avmönstring i andra hamnar eller direkt hemifrån, i avsikt att här söka hyra. Av de 16 hjälpsökande sjömän, vilka här avmönstrats under tiden februari—december 1928, hava enligt vederbörandes egna uppgifter 9 avmönstrats från svenska fartyg, 3 från norska, 2 från danska, 1 från tyskt och 1 från finskt fartyg.

4) Uppträda sjömän ofta berusade i land?

Ja. (Se nedan under 5.)

5) Är det vanligt, att de häktas för lösdriveri eller brott?

Statistik saknas. Endast i 5 fall erfor generalkonsulatet under år 1928 om häktning av svenska sjömän. Det kan i detta sammanhang nämnas, att vid rannsakingen av en för fylleri och våld å person häktad sjöman klagomål inför rätten framfördes däröver, att svenska sjömän ofta i berusat tillstånd dreve kring i hamnkvartaren och ofredade befolkningen därstädes. Under

år 1927 blevo vid ett tillfälle på en gång 5 svenska sjömän häktade på grund av hemfridsbrott i samband med fylleri.

6) Förekomma »beach-combers» («bommare») i större utsträckning bland sjömännen?

Ja.

7) Händer det ofta, att sjömännen bli s. k. »efterseglade», och vilka äro de vanligaste orsakerna därtill?

Ja. De vanligaste orsakerna äro slarv och fylleri.

8) Förekommer det, att sjömännen bli bestulna under sina besök i hamnstäderna?

Sjömännen uppgiva sig ofta hava blivit bestulna, men kunna i regel icke redogöra för de omständigheter, under vilka det skett.

9) Bli sjömännen ofta utsatta för olyckor, med eller utan dödlig utgång, under sina landbesök, och vilka äro de vanligaste orsakerna därtill?

Ja. Anledning: fylleri.

10) Förekomma ofta veneriska sjukdomar bland sjömännen?

Ja.

11) Hemsända sjömännen penningar genom konsulatets försorg, och huru mycket 1928?

Nej. För hemsändning av penningar anlita sjömännen härvarande sjömanpastor; enligt av denne lämnad uppgift hemsändes under år 1928 per post-anvisning 3,800 mark i poster i regel varierande mellan 150 och 400 mark. Härtill komma per rekommenderade brev hemsända belopp.

Envoyén Hultman har därjämte anfört följande:

Det finnes helt visst ett stort antal svenska sjömän, som sköta sin ekonomi och sina personliga förhållanden på ett sätt, som förtjänar obetingat erkännande, men antalet av dem, som äro ohjälpliga slarvar, är förfärande stort. Efter nära 25 års konsulattjänst står det för mig som ett oryggligt faktum, att svenska sjömän utomlands i ohygglig grad förstöra ej blott penningar utan även hälsa och framtidsmöjligheter. Man kan möjligen slå sig till ro med att tänka, att situationen är hopplös, men jag har svårt att föreställa mig, att någon, som under längre tid varit i kontakt med sjömännen och har sympati för dem, skulle kunna göra gällande, att »det är bra som det är».

Angående de botemedel, som kunna komma i fråga, kan man naturligtvis vara av olika mening. Det medel generalkonsul Petri föreslår är drastiskt, och jag förstår, att det måste kännas sårande för de ordentliga sjömännen och ytterst osympatiskt för slarvarna. För min del tror jag dock med generalkonsul Petri, att förhållandena rättfärdiga utomordentliga åtgärder. Jag har aldrig rätt kunnat inse, att så pass stora belopp av statens medel skola utgivas till hjälpverksamheten bland sjömännen, vilken efter min bestämda övertygelse till övervägande del kommer medborgare till del, vilka genom det allra grövsta vållande råkat i nödställd belägenhet. Och jag har å andra sidan aldrig kunnat finna bärande skäl för att sjömännen skola hålla sitt yrke och sina personer mindre högt än exempelvis industriarbetaren och genom att i så exceptionell utsträckning lita till statens välgörenhet ställa sig i en annan klass än andra medborgare. Det förefaller mig, som om ett genomförande av generalkonsul Petris förslag skulle medföra en icke ringa besparing av statsmedel och samtidigt en kraftig uppräckning icke blott av sjömännens ekonomi utan även av deras personliga förhållanden. I allt fall skulle jag icke vilja taga på mitt ansvar att avstyrka förslaget.

Av innehållet i de övriga av konsulerna avgivna yttrandena får utskottet allenast omnämna följande. Med få undantag hava frågorna 1) och 2) — om

svenska sjömän ofta förlösa sina hyror samt om de ofta bliva nödställda och falla konsulaten till last — besvarats jakande. Enligt flertalet svar har det övervägande antalet nödställda svenska sjömän härrört från svenska fartyg. De veneriska sjukdomarna hava i många fall uppgivits vara ofta eller rätt ofta förekommande, och de penningbelopp, som hemsänts genom konsulaten, hava merendels varit obetydliga. De konsulter, som närmare yttrat sig över Petris förslag, hava i allmänhet uttalat sig till förmån för detsamma.

Enligt vad utskottet inhämtat hava jämväl konsuln i Le Havre samt vice konsulerna i Gent och Ostende tillstyrkt Petris förslag, varjämte svenska ministrarna i Bryssel och Paris hos ministern för utrikes ärendena hemställt, att nämnda förslag måtte tagas under övervägande.

Sparverksamhet bland sjömän.

Till främjande av den frivilliga sparverksamheten bland sjömän hava vissa åtgärder vidtagits. Sålunda har kommerskollegium i cirkulärskrivelse den 5 maj 1928 till direktionerna för samtliga sjömanshus i riket framhållit önskvärdheten av att från sjömanshusens sida åtgärder vidtoges i syfte att bland sjöfolket väcka och vidmakthålla intresset för hyresbetalning genom dragsedel. I sådant avseende syntes det kollegium lämpligt och för saken gagneligt, att innan motbok för sjöman från sjömanshus utlämnades, å densamma genom påstämpling snett över hela yttersidan av dess främre pärm i röd färg och med tydliga bokstäver anbragtes orden »Använd dragsedel».

Nämnas må ock, att i sjömannens egen facktdning en vädjan riktats till sjömännen att med begagnande av dragsedelssystemet hemsända sina intjänta penningar.

Enligt generalpoststyrelsens cirkulär den 1 februari 1929 kommer postsparbanken att igångsätta en sparpropaganda bland de svenska sjömännen. Härom meddelas i nämnda cirkulär följande:

Efter förhandlingar och i samförstånd med vederbörande statliga myndigheter samt arbetsgivar- och personalorganisationer kommer postsparbanken att i dagarna igångsätta en sparpropaganda bland de svenska sjömännen i enlighet med nedanstående av samtliga parter godkända förslag.

Allmänna förutsättningar.

Postsparbanken åtager sig att omhändertaga, förvalta och redovisa hela den del av hyran, som sjöman icke önskar själv vid avlöningstillfälle uppbära. Häri inbegripes således icke blott egentliga sparmedel utan även sådana medel, som sjöman önskar få utbetalta till annan person eller myndighet.

I överensstämmelse härmed åtager sig postsparbanken att för till sparanordningen ansluten sjöman av hans i banken inestående behållning utbetala krono- och kommunalutskylder samt varje annan likvid till stat, kommun eller enskild, vilken han önskar fullgöra. Postsparbanken skall alltså i stort sett fungera såsom intressekontor för de svenska sjömännen.

Anslutning till sparanordningen.

Sjöman, som önskar ansluta sig till sparanordningen, ifyller ett *Anmälningskort för erhållande av postsparbanksbok*. Dylik blankett tillhandahålles av postanstalterna, fartygsbefälhavare, rederier, sjömanshus, konsulter, sociala tjänstemän inom sjömansvärlden samt framför allt av personalorganisationerna.

Ifylld blankett till anmälningskort insändes till postsparbanken.

Med ledning av å blanketten meddelade uppgifter utfärdar postsparbanken

dels postsparbanksbok och dels delägarbevis. Boken förvaras tillsvidare i postsparbanken, under det att delägarbeviset översändes till rederiet för vidare befordran till sjömannen. Innan beviset vidareändes till sjömannen, antecknas hos rederiet i liggare eller på annat lämpligt sätt sparbanksbokens nummer, seriebokstav, därest sådan ingår i nummerbeteckningen samt motboksägarens namn och födelsedag. Sedan delägarbeviset mottagits av sjömannen, bör detta av honom förvaras.

Insättning.

Sjöman, som önskar att viss del av hyran skall under tiden för det mellan honom och rederiet överenskomna tjänstavalet innehållas och för hans räkning insättas i postsparbanken, bör redan vid påmönstringen göra anmälan därom till fartygsbefälhavaren. Härtill användes särskild blankett.

Sjöman skall äga att under pågående resa för något visst avlöningstillfälle hos befälhavaren anhålla att ett större belopp än som förut bestämts skall för hans räkning insättas i postsparbanken. För dylikt fall användes blankett, som tillhandahålles av fartygsbefälhavaren.

Utan företeende av postsparbanksbok skall insättning kunna göras å sjömans postsparbankskonto vid svensk postanstalt av honom själv, sjömanshus eller annan. Sådan insättning skall med användande av vanligt inbetalningskort verkställas genom inbetalning å postsparbankens postgirokonto nr 4910, därvid å inbetalningskortets kupong om möjligt angives numret å vederbörande postsparbanksbok eller delägarbevis.

Insättning kan också göras i utlandet genom förmedling av konsulat. Insättningsbeloppet översändes av konsulatet till postsparbanken i bankcheck eller postanvisning jämte uppgift om den postsparbanksbok, varå insättning skall verkställas.

Belopp, som av rederiet innehållits för insättning i postsparbanken, redovisas till banken å insättningslista i tre exemplar. Listorna insändas i portofritt kuvert, som efter rekvisition tillhandahålles rederiet av postsparbanken. Slutsumman å insättningslista inbetalas av rederiet å postsparbankens postgirokonto nr 4910 med användande av särskilda inbetalningskort, som ej behöva frankeras. Sedan postsparbanken granskat insättningslistan, återsändes det ena exemplaret kvitterat till rederiet.

Uttagning m. m.

Uttag från sjömans postsparbankskonto skall kunna ske med eller utan företeende av postsparbanksboken.

När sjöman vill disponera över sin postsparbanksbok, har han att till postsparbanken insända delägarbeviset jämte uppgift å den adress, under vilken boken skall översändas. Postsparbanken expedierar därefter boken i slutet, rekommenderat brev. Därefter kan motboken användas för insättning och uttagning som postsparbanksbok i allmänhet.

Önskar sjöman sedermera åter deponera boken i postsparbanken, har han att i kuvert, som tillhandahålles på samma sätt som anmälningskort, insända densamma till banken, som tillställer honom nytt delägarbevis.

För utbekommande av medel å postsparbanksbok, som förvaras av postsparbanken, har sjöman att verkställa skriftlig uppsägning å blankett, som tillhandahålles av postanstalt, fartygsbefälhavare, rederi, sjömanshus och konsulat. Uppsägningen insändes till postsparbanken i kuvert, som erhålles i samma ordning som uppsägningsblankett. Motboksägare kan begära att medel, som uppsägas, skola utbetalas till honom själv eller till annan, allt enligt uppgiven adress.

Kontoutdrag expedieras till *motboksägaren* omedelbart efter utgången av kalenderår och dessutom på särskild begäran.

I propagandasyfte har postsparbanken utsänt en broschyr, som bland annat innehåller en av ombudsmännen hos Sjömansunionens och Eldareunionens Stockholmsavdelningar författad uppsats »Några ord om sparandets betydelse».

*Internationella strövan-
den efter för-
bättring av
sjömännens
förhållanden i
hamnstäderna.*

Styrelsen för internationella arbetsbyrån beslöt i mars 1920 upprätta en kommission av 12 medlemmar, vilken skulle fungera såsom en rådgivande institution vid sidan av den sjöfartsavdelning, som upprättats inom arbetsbyrån; dess förhandlingar skulle ledas av ordföranden i arbetsbyråns styrelse. Denna kommission har fått namnet den paritetiska sjöfartskommissionen, emedan medlemmarna alltid till lika antal utses av arbetsgivar- respektive arbetargruppen. I ett meddelande från socialrådet i Genève den 29 februari 1928 anföres under rubriken »Välfärdsanordningar för sjömän i hamnar» följande:

De sociala förhållanden, som råda i hamnarna, bilda ett av de allvarligaste problemen inom sjöfartsnäringen. Bland de faror som hota sjömännen i hamn är i främsta rummet att nämna risken för venerisk smitta, en fråga som också sysselsatte Genuakonferensen (1920). En resolution antogs, i vilken uttrycktes angelägenheten av att på internationell väg vidtaga åtgärder i och för förebyggande och behandling av veneriska sjukdomar, innefattande bl. a. fri läkarvård och medicin, lämplig upplysningsverksamhet samt anordningar för rekreation. Arbetsbyrån har sedermera också ägnat uppmärksamhet åt denna fråga och bl. a. utgivit en publikation rörande »Skydd för sjömäns hälsa mot veneriska sjukdomar». Inom paritetiska sjöfartskommissionen har en subkommitté företagit en utredning av hela frågan om skydd för sjömän i hamn samt konstaterat att de förhållanden som råda äro synnerligen dåliga. »Det är ett betecknande faktum», yttrar subkommittén, »att alla rapporter enhälligt konstatera, att myndigheterna, centrala likaväl som lokala, praktiskt taget intet gjort till skydd för utländska sjömäns intressen i de stora hamnarna. — Med undantag för konsulerna är det praktiskt taget endast privata institutioner som utträttat något av betydelse för att tillvarataga sjömännens intresse i främmande hamnar.»

Bland de åtgärder, som förordas av subkommittén, må nämnas följande: uppriktandet av lokala kommittéer av representanter för redare och sjömän; viss stängningstid för utskänkingslokaler; licenssystem för försäljning av narcotica; successiv minskning av antalet utskänkingsställen; profylaktiska åtgärder mot veneriska sjukdomar; kontroll över kringvandrande försäljare o. dyl.; tillfredsställande polisbevakning inom hamnområdet; lämpliga belyningsanordningar i dockor; inriktandet av förfrisknings- och rekreationslokaler.

Subkommitténs utlåtande framlades för sjömanskonferensen 1926 (i Genève), som uppdrog åt arbetsbyrån att fortsätta sina undersökningar. Sedermera har beslutats att uppföra frågan om välfärdsanordningar för sjömän i hamnarna på dagordningen för 1929 års sjömanskonferens.

Enligt vad utskottet inhämtat kommer nämnda konferens att äga rum i nästkommande oktober månad.

*Statsverkets
utgifter för
sjömän.*

Beskickningars och konsulats utgifter för nödställda svenska sjömän framgå av nedanstående tablå:

	1925	1926	1927	1928
Sjukvård åt sjömän behäftade med venerisk sjukdom	Kr. 33,201: 09	56,183: 58	41,437: 15	60,896: 10
Hemsändning av nödställda sjömän	» 14,713: 76	12,696: 60	16,991: 88	10,355: 56
Sjukvård och understöd åt nödställda sjömän	» 33,230: 34	50,315: 59	38,443: 40	62,479: 17
	Kr. 81,145: 19	119,195: 77	96,872: 43	133,730: 83
Återbetalt	» 4,631: 98	4,002: 82	3,474: 85	5,406: 79
Återstår nettoutgift för statsverket	Kr. 76,513: 21	115,192: 95	93,397: 58	128,324: 04

Utredningen i ärendet torde giva vid handen, att i vissa utländska hamnstäder svenska sjömän utsättas för faror av olika slag, som ofta lett till skada för dem och även vållat statsverket förluster. De skäl, som sålunda föranlett motionerna, finner utskottet värda allt beaktande och delar motionärernas önskan om åvägabringande av en förbättring i anmärkta hänseenden. Den utväg motionärerna anvisat till vinnande av nämnda mål — en lagstiftning, som skulle betaga såväl manskapet som samtliga befäls personer utom befälhavaren rätt att i utlandet uppbära hälften av sin arbetsförtjänst — synes dock utskottet ägnad att ingiva betänkligheter. Utskottet, som redan i princip ställer sig tveksamt till lämpligheten av att på ett sådant område som det förevarande ingripa med tvingande lagbud, anser jämväl, att det icke utan fog kan befaras, att dylika lagbud kunde leda till trots och sålunda i själva verket motverka sitt ändamål. Det synes ock kunna ifrågasättas, hurvida ett genomförande av förslaget verkligen skulle leda till så stora förbättringar som avses, då ju en sjöman jämförelsevis lätt skulle kunna från hemlandet återförskaffa sig de penningar, som hemsänts.

Förutom de betänkligheter, som en bestämmelse sådan som den föreslagna i och för sig synes ägnad att framkalla, torde även andra skäl föranleda en viss tvekan att nu skrida till lagstiftning i ämnet. Härutinnan får utskottet främst erinra, att gällande stadganden om betalning av sjömans hyra trätt i tillämpning först den 1 januari 1923 och således gällt blott i sex år. Lämpligheten av en ändring i dessa bestämmelser redan nu synes med desto större fog kunna ifrågasättas, som bestämmelserna vid sin tillkomst helt naturligt voro föremål för ett noggrant övervägande jämväl ur de synpunkter, varom nu är fråga, och det ej är ådagalagt, att hithörande förhållanden försämrats sedan bestämmelserna trätt i kraft. Att märka är vidare, att åtgärder vidtagits i syfte att på frivillighetens väg främja sparsamheten bland sjömännen, särskilt genom den av postsparbanken i dagarna igångsatta sparpropagandan. Det synes ock kunna antagas, att sjömännen själva inför det nu framförda kravet å tvångslagstiftning skola i ökad omfattning genom sina organisationer och medelst inbördes personlig påverkan komma att arbeta såväl för sparsamhetens höjande som för åstadkommande jämväl eljest av förbättrade förhållanden i nu förevarande avseende. Ytterligare må framhållas de strävanden, som för närvarande från internationella arbetsbyråns sida göra sig gällande att söka avlägsna själva roten till det onda, missförhållandena i vissa större hamnstäder.

Till de skäl, som sålunda torde kunna anföras mot att nu vidtaga en lagstiftningsåtgärd i den av motionärerna önskade riktningen, kommer en omständighet, som utskottet tillmätt avgörande betydelse vid sitt ställningstagande till motionerna. På sätt den föregående redogörelsen giver vid handen, är nämligen för närvarande under utredning ett till ministern för utrikes ärendena ingivet förslag till lagändring, i huvudsak av den innebörd motionärerna föreslagit. Det synes icke lämpligt, att innan denna utredning bragts till slut och ärendet, såsom torde få antagas, blivit föremål för Kungl. Maj:ts prövning, riksdagen beslutar en lagändring eller ens gör något mera bestämt uttalande i frågan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motioner icke måtte till någon riksdagens
åtgärd föranleda.

Stockholm den 12 februari 1929.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Åkerman*, greve *Spens*, *Larson* i Lerdala, *Svenson* i Eskhult*, *Fehr*, *Norling*, *Öhman* och *Julin*, *Teodor*;

från andra kammaren: herrar *Björkman**, *Nilsson* i Antnäs*, *Lindqvist* i Halmstad, *Lindley*, *Hedlund* i Östersund*, *Christenson*, *Olsson* i Rimforsa och *Jonsson* i Risinge*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer:

1) av herr *Norling*;

2) av herrar *Larson* i Lerdala, *Fehr*, *Christenson* och *Olsson* i Rimforsa, som ansett, att motiveringen till utskottets hemställan bort erhålla följande lydelse:

Vad i ärendet förekommit giver stöd för den uppfattningen, att på förevarande område vissa missförhållanden råda av beskaffenhet att påkalla statsmakternas synnerliga uppmärksamhet. Det synes visserligen varken riktigt eller rättvist att antaga och har heller icke i motionerna uttalats, att svenska sjömän på grund av svagare karaktär än sjömän från andra länder skulle vara i särskilt behov av något genom lagstiftning anordnat skydd. Däremot synes den olikhet, som föreligger mellan Sverige och vissa andra sjöfartsnationer i fråga om hithörande lagstiftning, och de svenska sjömännens därav följande relativt rikligare penningtillgång vid landbesök i främmande hamnar hava gjort de svenska sjömännen till föremål för en uppmärksamhet av farligaste art, som ofta lett till skada för dem och även vållat statsverket förluster.

Att för avhjälpan av ifrågavarande missförhållanden omedelbart besluta lagändring på sätt motionärerna föreslagit, kan dock utskottet icke tillstyrka. Enligt utskottets mening bör denna fråga först underkastas ytterligare utredning under beaktande jämväl av frågan om möjligheten att på andra vägar nå det av motionärerna avsedda syftet. Emellertid är, på sätt framgår av den föregående redogörelsen, för närvarande under utredning ett till ministern för utrikes ärendena ingivet förslag till lagändring, i huvudsak av den innebörd, motionärerna föreslagit. Vid sådant förhållande och då det med säkerhet torde kunna förväntas, att den sålunda igångsatta utredningen snarast möjligt skall bringas till slut och att Kungl. Maj:t därefter kommer att för riksdagen framlägga det förslag, som av utredningen må kunna föranledas, synes det icke erfordrligt, att riksdagen nu vidtager någon åtgärd i ifrågavarande ämne.