

## Nr 6.

Ankom till riksdagens kansli den 19 mars 1931 kl. 3 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 6, i anledning av väckt motion angående beredande av billigare biljettpriser för sjöfolk vid resa på järnväg från och till hemorten.*

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 321, ha herrar *Ström* och *Höglund* i Göteborg hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte utreda, i vilken mån och på vilket sätt det bör kunna beredas sjöfolket billigare biljettpriser vid resa på järnväg, från och till hemorten, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen må föranleda.

Motionen.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttranden över motionen från kommerskollegium, vilket yttrande såsom bilaga fogats till detta utlåtande, samt därjämte berett tillfälle för Svenska eldareunionen, Svenska sjömansunionen, Sveriges fartygsbefälsförening och Sveriges redareförening att inkomma med yttranden. I samtliga inkomna yttranden tillstyrkes bifall till motionen.

Yttranden.

Eldareunionen framhåller, hurusom de dryga resekostnaderna lägga hinder i vägen för besättningsmän att under semestern besöka sin familj. Arbetslösheten i de större hamnstäderna skulle minskas, om de arbetssökande finge möjlighet att bege sig till sin hemort. Billigare resor skulle dessutom vara en rättvisa mot sjöfolket som skattebetalare. Sjömansunionen framför ungefär samma synpunkter. Fartygsbefälsföreningen framhåller främst sjömannens särställning. Redareföreningen anser, att den föreslagna förmånen för sjöfolket är motiverad med hänsyn till dess begränsade möjligheter att draga nytta av samhällets fördelar samt anger i vilka fall förmånen bör beviljas.

Till kommerskollegii yttrande äro fogade yttranden från sjömanshusen i de sex största städerna samt från Nya stewartföreningen, Svenska maskin-

befälsförbundet, Sveriges allmänna sjöfartsförening och Stockholms rederiförening samt avskrifter av till utskottet direkt inkomna yttranden. I samtliga dessa yttranden tillstyrkes jämväl bifall till motionen, om än i något fall med viss tvekan.

Utskottet.

Det är ett känt faktum, att de som tillhöra sjöfolkets yrkesgrupp äro bosatta inom olika delar av landet och ofta ha mycket lång väg till den hamn, där deras fartyg har sin hemort eller som fartyget anlöper vid tid, då möjlighet till besök i hemmet kan föreligga. Utskottet finner i likhet med motionärerna, att det är önskvärt, om dylik möjlighet kunde beredas. Billigare resor synas även kunna medföra, att sjömännen vid iråkad arbetslöshet skulle söka sig bort från den dyrare hamnstaden till hemorten. Vidare kunna måhända billigare resor bidraga till större stadga i fartygsbesättningarnas sammansättning.

Likaledes lär det icke kunna förnekas, att sjömännen visserligen ha samma skattskyldighet som andra medborgare, men att de förmåner samhället bjuder icke i samma grad kunna tillgodonjutas av sjöfolket.

Såsom av kommerskollegii yttrande framgår ha de engelska sjömännen genom avtal med järnvägarna erhållit rätt till viss nedsättning i biljettpriset. Det kan tänkas, att någonting dylikt även skulle kunna genomföras i vårt land. För att få önskad effekt bör emellertid nedsättningen icke endast gälla statens järnvägar utan också de enskilda järnvägarna.

Vad statens järnvägar beträffar åtnjuta redan vissa kategorier resande ofta avsevärd nedsättning i biljettpriset. För dylik nedsättning för folkskolebarn erhåller järnvägen ersättning av statsmedel. I övrigt tillämpas däremot vanligt rabatteringsystem. Nedsatt pris tillämpas för sådana kategorier resande som skolungdom, scoutkårer, ungdom med diverse lyten, vissa nödlidande personer, sjuksköterskor, journalister i vissa fall, personer anställda vid statens järnvägar o. s. v. Ingendera kategorien kan dock jämnställas med sjömännen.

Utskottet finner således vissa skäl tala för att en undersökning göres om möjligheten att bereda nedsättning i biljettprisen för sjömän. Den ifrågasatta utredningen synes böra omfatta införskaffande av upplysningar om vid vilka tillfällen förmån av billigare resor bör beviljas, i vilken utsträckning en dylik förmån kan tänkas komma till användning samt vilka ekonomiska konsekvenser för statsverket en dylik åtgärd kan få.

Utskottet får alltså hemställa,

att andra kammaren måtte för sin del besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, huruvida och i så fall i vilken mån och på vilket sätt det bör kunna beredas sjöfolket

billigare biljettpriser vid resa på järnväg, från och till hemorten, samt att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 19 mars 1931.

På utskottets vägnar:

G. W. KÄLLMAN.

---

Närvarande: herrar *Källman, Lundquist, Hultman, Andersson* i Falkenberg, *Selberg, Andersson* i Malmö, *Persson* i Grytterud, *Hällgren, Waldem* och *Aqvist*.

---

Stockholm den 9 mars 1931.

Till Riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Genom remiss har Kungl. Maj:t (i Handelsdepartementet) anbefallt Kommerskollegium avgiva och direkt till Eder före den 10 mars 1931 inkomma med av Eder begärt yttrande över en inom andra kammaren väckt motion nr 321, varuti ledamöterna av kammaren, herrar Ström och Höglund i Göteborg, på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte utreda, i vilken mån och på vilket sätt det borde kunna beredas sjöfolket billigare biljettpriser vid resa på järnväg, från och till hemorten, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

I anledning av remissen har Kollegium anmodat ombudsmännen vid ett antal större sjömanshus i riket, nämligen Stockholms sjömanshus samt sjömanshusen i Göteborg, Hälsingborg, Malmö, Norrköping och Gävle, ävensom berett tillfälle för Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, Sveriges Redareförening, Sveriges Segelfartygsförening, Stockholms Rederiförening, Sveriges Fartygsbefäls Förening, Svenska Maskinbefäls-Förbundet, Svenska Sjömans-Unionen, Svenska Eldare-Unionen och Nya Stewartsföreningen att yttra sig i ämnet.

Från samtliga ifrågavarande ombudsmän och sammanslutningar, med undantag av Segelfartygsföreningen och Fartygsbefälsföreningen, har Kollegium mottagit yttranden i ärendet, därvid Redareföreningen och Sjömansunionen överlämnat avskrift av sina direkt till Eder avgivna yttranden.

Med överlämnande av de inkomna yttrandena och viss genom svenska generalkonsulatet i London införskaffad utredning rörande de av motionärerna omförmälda bestämmelserna i förevarande ämne i *England*, får Kollegium anföra följande.

Befälhavares, annat befäls och övrig besättnings förmåner i fråga om fri resa regleras för vissa fall av bestämmelser i sjömanslagen samt, i fråga om svenskt sjöfolks tjänst å vissa utländska fartyg, av ett antal överenskommelser med vissa främmande stater. I samtliga dessa fall avse bestämmelserna de resor, som föränledas av tjänsteavtals upphörande av den ena eller andra anledningen. I dessa hänseenden tillåter sig Kollegium hänvisa till, beträffande befälhavare, *sjömanslagens* 3, 6 (41) och 7 (28) §§ samt, i fråga om annat befäl eller sjöfolk tillhörande den övriga besättningen, samma lags 28, 34, 37, 38, 39, 40 och 41 §§. Överenskommelser, som nyss antytts och vilka avse i utblottat tillstånd från tjänst å utländska fartyg kvarlämnade svenska sjömän, äro träffade med Danmark (den 10 augusti 1883), Norge (den 25 augusti 1909), Nederländerna (den 2 maj 1913), Tyskland (den 31 maj 1881), Storbritannien (den 12 juli 1881) och Italien (den 12 juni 1881), varjämte med Danmark (Svensk Författningssamling nr 27 år 1930) och Finland (Svensk Författningssamling nr 106 år 1927) äro träffade särskilda överenskommelser enligt 42 § sjömanslagen, avseende — beträffande Danmark i huvudsak — motsvarande behandling av svensk sjöman, vilken varit anställd å danskt respektive finskt fartyg, som jämlikt 28 eller 41 § sjömanslagen tillgodokommer svensk sjöman efter anställning å svenskt fartyg.

I flertalet nu angivna fall omfattar den fria resan — frånsett givetvis fall, då särskilt avtal annat föranleder — endast resa till svensk hamn eller "närmaste svenska hamn". I visst fall, enligt 37 § sjömanslagen, avser den fria resan färd till förhyrningsorten, om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten. I fall av sjukdom eller skada vid tjänstetidens utgång eller vid avsked omfattar emellertid den fria resan (28 § sjömanslagen; jfr ock nyssnämnda särskilda överenskommelse med Finland), med undantag för fall av eget grovt vållande eller förtegad *sjukdom* eller skada, resa *till hemorten* här i riket på redarens bekostnad. Fri resa *till hemorten* på statens bekostnad äger jämlikt 41 § sjömanslagen (jfr ock sistnämnda särskilda överenskommelse) rum, då sjömans anställning upphör till följd av fartygets förolyckande.

Utöver nu angivna fall av viss förmån av fri resa förekomma bestämmelser i detta avseende i gällande kollektivavtal mellan Sveriges Redareförening och de ombord anställda. Sålunda skall enligt avtalet med Fartygsbefälsföreningen respektive Maskinbefälsförbundet kostnaden för resa, *även vid nyanställning*, som styrman eller maskinist *företager på rederiets order*, ersättas av rederiet. På grund härav synes åtminstone i vissa fall styrmans eller maskinists inställelse till tjänst icke komma att falla på den anställde. Vidare innehålla kollektivavtalen bestämmelse om att styrman eller maskinist, som tjänstgjort å fartyg i utomeuropeisk fart i oavbruten följd under en tid av två år utan att hava besökt Sverige, äger vid hemresa, vare sig uppsägning skett eller framställning om hemresa gjorts, med viss inskränkning rätt till fri hemförskaffning (biljett och kost) på rederiets bekostnad efter kortaste väg (billigaste) till Sverige. Resekostnaderna utgå dock icke, såvida rederiet kan erbjuda styrmannen eller maskinisten befälsanställning för hemresa å svenskt fartyg med minst samma avlöningsförmåner, som motsvara innehavd tjänst.

I avtalen med Stewartsföreningen och Sveriges Radiotelegrafistförening förekommer motsvarande bestämmelse i fråga om kökspersonal respektive radiotelegrafister som den nyss omnämnda beträffande på rederiets order företagen resa, *även vid nyanställning*.

Liknande bestämmelse återfinnes icke i övriga kollektivavtal, d. v. s. avtalen med Sjömans- och Eldareunionerna eller med Sveriges Sjöfarande kvinnors Förening.

Det torde förtjäna omnämnas, att i åtskilliga av avtalen allmänt förbehåll

gjorts om att hinder ej förelåge för träffande av särskilda överenskommelser angående personal å fartyg i vissa trader, olika för olika kategorier av de ombord anställda, såsom reguljär kustfart (d. v. s. fart mellan svenska kusthamnar eller mellan en eller flera svenska och utländska hamnar öster om linjen Skagen—Lindesnäs) samt i inskränkta fart och å de Aktiebolaget Svenska Amerika Linien och Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd tillhöriga passagerarfartyg, som under avtalstiden användas för trafik på respektive Nordamerika och England.

Kollegium har ansett sig böra på sätt som skett i stora drag lämna en redogörelse för nu angivna förhållanden för att därigenom skall klart framstå, huru som det endast är i ett jämförelsevis fåtal fall och då under särskilda omständigheter som den ombord å fartyg anställda för närvarande erhåller fri resa till sin hemort.

De avgivna yttrandena innefatta praktiskt taget enhälligt tillstyrkande av den av motionärerna begärda utredningen, och understrykes därvid i allmänhet motionens behjärtansvärda syfte.

Av de från England inhämtade upplysningarna framgår, att där utverkade reduktioner i biljettpreisen för vissa sjöfolkets resor omfatta Storbritannien och Irländska Fristaten, att reduktionen innebär, att vederbörande, som kommer i åtnjutande av densamma, är berättigad att å första eller tredje klass resa från den plats, där hans fartyg vid tillfället befinner sig, till hemorten och åter, för priset av en enkel biljett plus en tredjedel, att den, som vill komma i åtnjutande av prisreduktionen, skall vara försedd med en transportsedel, utfärdad antingen av befälhavaren, förste styrmannen eller förste maskinisten å det fartyg, varest den resande är eller varit anställd, eller ock av distriktsrepresentanten för befäls- eller sjömanssammanslutningarna, att de biljetter, som utfärdas till reducerat pris för ifrågavarande yrkesgrupper, äro giltiga för en tid av 30 dagar, att avbrott i resan från plats till plats ej får ske samt att reduktionen tillämpas endast vid resa på grund av semesterledighet, därvid såsom sådan även räknas ledighet på grund av fartygs upplägning.

Enligt vad Kollegium inhämtat förekomma ej eller planeras för närvarande några motsvarande anordningar i vare sig Danmark, Norge eller Finland.

Vid bedömande av frågan om vidtagande av åtgärder i motionens syfte är främst värt att uppmärksamma, huru som numera olika kategorier av ombord anställda efter viss anställningstid hos samma rederi eller rederier med samma redare eller å samma fartyg komma i åtnjutande av viss tids kostnadsfri ledighet (*semester*), till längden varierande allt efter vederbörandes anställning. Såsom allmänt villkor för semestern gäller, att den nyssnämnda anställningstiden skall uppgå till två år. Först därefter inträder semesterrätten och omfattar då årligen för styrman och 1:e eller 2:e maskinist 14 dagar, för stewart, kockstewart och kock (ej 2:e kock) 8 dagar, för sjöman av manskapsgrad 4 dagar, för radiotelegrafist 8 dagar, för föreständerska och kokerska 6 dagar och för annan kvinnlig personal 4 dagar. Beträffande semester omfattande 8 dagar eller däröver föreskrives, att den om möjligt skall lämnas i en följd. I vissa fall — beträffande dem, som åtnjuta semester i sistnämnda omfattning — förutsättes möjlighet att sammanslå semestrarna för högst 2 år, varjämte likaledes för vissa fall meddelats bestämmelse om att till semester berättigad, som under fartygets upplägningstid enligt av rederiet på förhand därom lämnat meddelande åtnjtit ledighet med bibehållen avlöning, vilken ledighet kunnat fritt disponeras, därmed anses hava åtnjtit semester under motsvarande tid. Någon ersättning för i samband med semester företagen resa för enskilt behov finnes icke i avtalen stipulerad.

Kollegium finner det synnerligen behjärtansvärt, att fartygsanställda i de fall, då ledighet från tjänsten sålunda åtnjutes, på sätt motionärerna avse och i enlighet med förhållandena i England beredas ökade möjligheter att besöka sina hemorter med sina där vistande anhöriga. Någon meningsskiljaktighet om fogen, med hänsyn till sjöfolkets säregna anställningsförhållanden, för särskilda anordningar i detta syfte synes knappast kunna råda. Åtgärder härutinnan synas Kollegium bland annat även kunna förväntas medföra fördelar i så måtto, att de måste komma att medverka till större stadga i fartygsbesättningarnas sammansättning, till gagn för såväl de anställda själva som rederierna.

Det framgår icke med full tydlighet, huruvida motionärerna åsyfta reduktioner i biljettpreisen även i andra fall än de nyss angivna. I inkomna yttranden ifrågasättes, att dylika reduktioner skola kunna förekomma även exempelvis vid sjömans resa från hemorten för tillträdande av nyantagen tjänst å annan ort, vid resa till hemorten efter frivillig avmönstring i avbidan på ny anställning eller vid resa på grund av sjukdom eller olycksfall.

Det undandraget sig givetvis utan särskild utredning närmare bedömande, huruvida och i vilken omfattning reduktion i biljettpreisen vid resor av sist antydda slag eller eljest böra ifrågakomma. Likaledes kräves närmare utredning för bedömande av frågan om de villkor och bestämmelser i kontrollerande eller annat syfte, som må vara erforderliga för eventuella reduktioners genomförande.

Härtill kommer, att de i Storbritannien och Irländska Fristaten vidtagna åtgärderna i nu ifrågavarande syfte icke kunna direkt tjäna till förebild för liknande svenska anordningar.

I nämnda länder äro nämligen samtliga järnvägar i enskild ägo, och enligt genom generalkonsulatet inhämtade upplysningar lära därstädes genomförda prisreduktioner hava utverkats direkt av vederbörande befäls- och manskapsorganisationer och beviljats av de engelska järnvägarnas centralutskott. Sålunda ligger frågan annorlunda till i Sverige, att ett tillmötesgående från statens sida i motionens syfte på grund av statsjärnvägarnas hos oss dominerande ställning vad särskilt beträffar järnvägsnätets utsträckning skulle medföra tillgodo-seende i beaktansvärd utsträckning av detta syfte. Emellertid har även det enskilda järnvägsnätet i Sverige den omfattning, att medverkan från de enskilda järnvägarnas sida erfordras, för att det avsedda syftet skall kunna nås i full utsträckning. Villkoren för järnvägarnas medverkan i förevarande hänseende skulle, som ovan anförts, bliva föremål för den eventuella utredningen, vilken på denna punkt givetvis måste verkställas i direkt kontakt med järnvägarnas vederbörande förvaltningsorgan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får Kollegium för sin del tillstyrka, att den ifrågavarande utredningen kommer till stånd, därvid särskilt de förenämnda spörsmålen böra göras till föremål för närmare undersökning.

K. A. FRYXELL.

*C. E. Landberg.*

*Fritz von Schwerin.*