

SUOMEN MERIMIES-UNIONI r.y.

FINLANDS SJÖMANS-UNION r.f.

FINNISH SEAMENS UNION

Saap. 5/5-41.

Helsinki,
Helsingfors, 3/5 1941.

Sosiaaliministeriölle,

Helsinki.

Asia: merimiesten karkaaminen Amerikassa.

Otsikkoasiaa koskevan tiedustelunne johdosta huhtikuun 30 päivältä 1941 saamme mielipiteenämme ilmoittaa seuraavaa:

Käsityksemme mukaan on useitakin erikoisia syitä, jotka aiheuttavat merimiesten karkauttamista suomalaisista laivoista Amerikassa. Vallitseva sotatila vaarallisuuden on tietenkin yksi syy, mutta ei suinkaan^{edeg} tärkein, koska suomalaisista laivoista karanneet suomalaiset merimiehet uudelleen lähtevät merille ja useimmiten vielä vaarallisemmille alueille lähteviin laivoihin. Suurimpana syynä merimiesten karkauttamiseen suomalaisista laivoista on varmaankin merimiesten sosiaalisten olojen takapajuisuus ~~karkauttamista~~ suomalaisilla. Merimiehet meillä tuntevat syystä pettymystä ja katkeruutta sen johdosta, että meillä ei vielä^{lähkään} ole saatettu voimaan samanlaista uutta merityöaikalakiä kuin on voimassa esim. Ruotsissa ja Norjassa. Esitys sellaiseksi laiksi on maannut hallituksessa jo kohta 3 vuotta ja monista lupauksista huolimatta esitystä ei ole annettu eduskunnalle. Myös laivojen miehitysolot ja miehistön asunnot ovat yleensä epätyydyttävät. Kun yhteiskunnankaan taholla ei ole osoitettu sosiaalista oikeudenmukaisuutta, joka meillä muuten on iskulauseena, merimiehille, on heihin saat^{tu} käsitys siitä, että Suomi pitää merimiehiään kolmannenluokan kansalaisina. Merimiehet joutuvat sitä paitsi usein kokemaan, että nykyistä elintarvikesäännöstelyä sovelletaan merimiehiin siten, että usein esim. kahvi tarjoillaan päällystölle ja miehistö saa tyytyä korvikkeeseen. Vaikka on sellaisiakin maita, joissa saa elintarvikkeita vapaasti, sovelletaan miehistöön sellaisia rajoituksia, jotka ovat voimassa Suomessa. Suomalaisilla laivoilla maksetaan myös huonompia palkkoja kuin muissa pohjoismaissa ja paljon huonompia kuin Amerikassa, ja kun monenlaisten rajoitusten takia suomalaisilla laivoilla ei an-

neta miehille ansaittua palkkaakaan kuin vain puolet peruspalkasta, niin joutuvat merimiehemme vaikeuksiin ulkomaiden satamissa, joissa kaikesta on maksettava korkea hinta. Olemme lukuisia kertoja neuvotteluissa laivanvarustajain kanssa ehdottaneet, että sellaisille merimiehille, jotka valtameriliikenteessä palaavat laivansa kanssa kotimaan takaisin, maksettaisiin ylimääräinen 50 % korotus peruspalkasta, kuten tehdään Ruotsissa, mutta ehdotuksestamme ei ole haluttu edes keskustella. Jos meillä otettaisiin käytäntöön ruotsalainen järjestelmä, niin varmaan karkaamiset rajoittuisivat harvemmiksi. Ja lopuksi on kiinnitettävä huomiota siihen, että laivanvarustajat meillä pyrkivät ottamaan laivoihinsa suurimmaksi osaksi vasta-alkajia, jotka ovat halvempaa työvoimaa, mutta tällöin saadaan usein suorastaan seikkailija-ainesta laivoihin ja monet menevät laivaan vain "siirtolaisominaisuudessa". Tällaisissa tapauksissa on itsestään selvää, että miehet Amerikkaan päästyään jäävät maihin. Syy karkaamisiin suomalaisista laivoista Amerikassa on käsityksemme mukaan meidän takapajuisissa sosiaalisissa oloissamme ja laivanvarustajain väärässä palkkaus- ja miehitysjärjestelmässä.

Mielestämme voitaisiin karkaamisia ainakin melkoisesti rajoittaa, jos merimiehille osoitettaisiin vähänkin enemmän oikeudenmukaisuutta ja pikaisesti saatettaisiin voimaan sellainen merityöaikalaki kuin merityökomitean ehdotus edellyttää ja saman komitean ehdotuksen mukainen asetus kauppalaivojen miehittämisestä. Edelleen olisi saatava merimiesten asunto-olot parannetuksi ja laivojen muonitus nykyistä paremmaksi. Pikaisesti on muutettava se Suomen Pankin valuuttamääräys, jonka mukaan merimies ulkomaan satamassa saa vain puolen kuukauden peruspalkan, jolla almpipalkkaiset eivät voi itsensä osaksiin vaatetta ja taas esim. Petsamossa he eivät voi ostaa muuta kuin alusvaatteita. Alustomuden uhkaamat merimiehet helposti karkaavat, koska vain siten he usein voivat vaatetta itsensä. Myöskin, jos laivoihin otettaisiin pääasiassa kokenutta merimiehistöä, jolle merenkulku on ammatti, niin karkaamiset varmaan vähenisivät. Mitkään mahdolliset rangaistusten kovennukset eivät tilannetta parantaisi, vaan ainoastaan kriminalisoisivat suuren osan merimiehistämme. Siten taas karkaamiset varmaan tulisivat lisääntymään.

Tilanteen parantamiseksi ehdottaisimme sellaisen neuvottelukokouksen järjestämistä, jossa olisivat edustettuina merenkulkijajärjestöt, laivanvarustajat ja valtiovalta sosiaaliministeriön ja merenkulkuhallituksen kautta ja jossa kokouksessa phhdittaisiin sellaisten uudistusten toimeenpanemista, joilla epäkohtia poistettaisiin. Suomen Merimies-Unioni r.y. on tehnyt valistustyötä merimiesten keskuudessa nimenomaan karkaamisten mukanaan tuomia ikävyyyksiä selostamalla, mutta ellei yhteiskunnan taholta tehdä mitään vaikuttavaa, ei valistustyökään vastaa tarkoitustaan.

Kunnioittaen

SUOMEN MERIMIES-UNIONI r.y.

FINLANDS SJÖMANS-UNION r.f.

N. Vallari.

SUOMEN

LAIVANVARUSTAJAIN YHDISTYS

Helsinki, 2 p:nä huhtikuuta 1941.

r.y.

Saap. 3/5-41.

SOSIAALIMINISTERIÖLLE.

Karkaamiset suomalaisilta aluksilta ulkomaan satamissa.

Sen johdosta, että Sosiaaliministeriö kirjelmässään 29 p:ltä huhtikuuta 1941 on pyytänyt allekirjoittaneen yhdistyksen lausuntoa otsikkoasiasta on yhdistyksellä kunnia esittää seuraavaa.

Merimiehet karkaavat suomalaisilta aluksilta pääasiassa Pohjois-Amerikassa, mutta myös jossain määrin toisissa ulkomaan satamissa. Aivan viime aikoina on karkaamisia tapahtunut niin suuressa määrin, että laivoille niiden johdosta on koitunut ~~patkii~~ odotusaikoja seurauksenaan taloudellisia tappioita. Kun rangaistusmääräykset karkaamisen suhteen voimassa olevan lain perusteella ovat hyvin lievät, ei karkureita vastaan yleensä ole nostettu juttuja, mistä on ollut seurauksena sen käsityksen yleisesti leviäminen merimiestemme keskuuteen, ettei karkaaminen ole rikoksellista.

Koska matkat Petsamoon ovat huomattavasti rasittavampia ja nykyisenä marroksaikana elinehdot tällä reitillä ovat vaikeammat kuin esim. Amerikan mantereiden välisillä matkoilla katsovat merimiehemme parhaaksi karata Amerikassa ja purjehtia karkaisemmil-le vesillä. Sodanvaarat myöskin ovat siellä mitättömän vähäiset.

Käsitys, että karkaamiset pääasiassa johtuisivat palkkojen eroavaisuudesta, ei ole oikea. Nykyiset Amerikassa maksettavat palkat Petsamon reitiltä ovat ainoastaan n. 750:- markkaa kuu-kaudessa korkeammat kuin täällä maksettavat.

Merenkulkuelinkeinomme ja maan vaikean aseman vuoksi olisi ryhdyttävä kiireellisiin toimenpiteisiin parannuksen aikaan saami-
seksi tässä suhteessa. Tällaisia toimenpiteitä olisivat seuraavat

- 1) Karkaamisen nykyisten poikkeuksellisten olosuhteiden valli

tessa katsottaisiin tapahtuneen sellaisten "erittäin raskauttavien asianhaaran" vallitessa, joista mainitaan Merimieslain 75 §:ssä.

2) Liinahamarin satama puhdistettaisiin kaikista nk. meriväestä, joka hakeutuu sinne tullakseen pestatuksi. Merimiehille myönnettäisiin matkalupa Petsamoon vasta kun hänet on työnvälitystoimisto hyväksynyt esim. Oulussa, jossa sitä ennen on tapahtunut tehokas valikointi. Tällä valikoinnilla koetettaisiin etupäässä saada vakiintunutta, nainutta aineistoa, joka on lujemmilla siteillä sidottu isänmaahan. Työnvälitystoimisto lähettäisi tämän jälkeen vain niin paljon merimiehiä kerrallaan kuin yhtä laivaa varten Petsamoon on tilattu. Ennen pestauksia selitettäisiin miehille heidän tehtävänsä tarkeys sekä karkaamisesta ja kurittomuudesta johtuvat seuraukset.

3) Valtiolliselta taholta valtuutettaisiin suomalainen laivan päällikkö pitämään miehistön passit laivalla sen ollessa Amerikan satamassa. Nykyään on tilanne sellainen, että U.S.A:ssa imigratiivivirasto ottaa tulosesvittelyssä huostaansa kaikki passit sekä luovuttaa ne takaisin vain niillä passin haltijat ovat laivalla sen lähtiessä satamasta. Kun karannut mies jälleen lähtee maasta toisella laivalla, annetaan passi uudelle päällikölle. Ilman viranomaisten antamaa todistusta siitä, että heillä on hallussaan miehen passi, on tällä hyvin pienet mahdollisuudet tulla uudestaan pestatuksi, ja tästä johtuen hän ei karkaisi.

4) Nykyisten olosuhteiden vallitessa, kun maan olinehdot ovat kysymyksessä, näyttää karkaamista vastaan tehokkaimmalta toimenpiteeltä asevelvollisen merisotilaan komentaminen palvelemaan viimeiset 6 ja 8 kuukautta asevelvollisuusajasta Petsamonliikenteessä olevilla kauppa-aluksilla. Esim. 3:n lämmittäjän ja 3 - 4:n kansimiehen muodostama vartiointi, joka on sotilain määräysten alainen, olisi kyllin riittävä jokaiselle laivalle. Miehistöä voitaisiin tämän lisäksi täydentää vanhemmilla kokeneemmilla miehillä. Asevelvolliset saisivat samat palkkaedut kuin tavalliset merimiehet ja ottaisivat varmasti tällaisen toimen vapaaehtoisestikin mielellään vastaan.

Kunnioitteen

SUOMEN LAIVANVARUSTAJAIN YHDISTYS r.y.

...Antti Vihuri.

puheenjohtaja

Seth Östling.
.....
Merenkulull. asiamies.

Saap. 3/5-41.

Sosiaaliministeriölle.

Sosiaaliministeriön kirjelmän johdosta kuluneen huhtikuun 29 p:ltä saa allekirjoittanut liitto vastauksena kirjelmässä tehtyihin merimiesten karkaamista ulkomalaisissa satamissa koskeviin kysymyksiin kunnioittaen esittää seuraavaa:

Vastaus ensimmäiseen kysymykseen.

On luonnollisesti mahdotonta varmuudella määritellä kaikkia niitä syitä, jotka aiheuttavat miehistön karkaamia - päällystön keskuudessa karkauksia tuskin usein tapahtuneen - mutta eräitä todennäköisiä pääsyitä voitaneen kuitenkin mainita.

Sosiaaliministeriön kirjelmässä puhutaan karkaamisesta ulkomalaisissa satamissa, kuitenkin mainitsematta mitään määrättyä maata. Omasta puolestamme luulisimme karkauksia tapahtuvan enimmäkseen Amerikassa. Tämän suuren maanosan eri satamissa ovat houkutukset karkaamiseen varsin suuret. Amerikka on aina ollut maa, jossa eniten on tapahtunut karkaamia, joskin viime vuosikymmenien aikana ankarat rajoitukset rangaistusmääräyksineen ja korkeine sakkoineen ovat vaikuttaneet karkaamisen vähenemiseen. Nyt riehuu sota ja myöskin Amerikka näyttää olevan sodan kynnyksellä, joten siellä ehkä ei nyt suhtauduta niin ankarasti karkauksiin kuin aikaisemmin. Voitaneen varmuudella sanoa että huomattavana syynä karkauksiin ulkomalaisista laivoista - kysymys ei koske ainoastaan suomalaisia laivoja - ovat tarjotut, usein varsin korkeat palkat, jotka - mikäli kerrotaan - ovat moninkertoin suuremmat kuin mitä meillä sotavaarallisyksineen maksetaan merimiehille. Huomioonottaen vallitsevan elintasomme, elämäntarpeemme ja taloudellisen tilanteemme yleensä meillä tuskin lienee mahdollisuuksia maksaa sellaisia palkkoja, joita Amerikassa ja mahdollisesti muissakin valtamerentakaisissa satamissa nykyään tarjotaan. Rahdit ovat kylläkin eräissä tapauksissa alusten upotusten johdosta yhä lisääntyneen tonniston vähenemisen vuoksi harvinaisen korkeat, joten sekin mahdollisuus olisi ajateltavissa, että laivanvarustajamme suorittaisivat merimiehille jonkun verran paremmat palkat saartoalueen ulkopuolella liikenteessä olevissa aluksissa, jotka käyvät satamissa, joissa houkutukset karkaamiseen tarjottavien, erittäin korkeitten palkkojen muodossa ovat suuret.

Toisinaan on syy myöskin siinä, että miehistö suuremmaksi osaksi on nuorta väkeä, jolta puuttuu tarvittava itsekuri, ollen

nämä nuoret helpommin johdettavissa kuin elämän koulussa kokeneet merimiehet, jotka omaavat kyllin luonteenlujuutta, voidakseen vierais-
sa maissa vastustaa heidän tulevaisuuttaan vaarantavia houkutuksia. Sitäpaitsi ovat nämä vanhemmat merimiehet paremmin sidotut kotiinsa ja perheeseensä sekä vähemmän seikkailuhaluisia kuin nuoret. Naimis-
sissa oleva merimiehet karkaavat luonnollisesti paljon harvemmin. Olisi siis yritettävä kiinnittää mahdollisimman paljon vanhempia, kokeneita merimiehiä saartoalueen ulkopuolella liikennöiviin aluksiin, joskin tästä aiheutuisi varustamolle lisäkustannuksia.

Viihtyväisyydellä aluksessa on mielestämme suurempi merkitys kuin mitä tavallisesti luullaan ja tässä suhteessa on kauppalaivas-
tossamme paljon parantamisen varaa. Asunto-olot ja mukavuudet sekä terveydelliset olosuhteet laivoissa ovat usein surkuteltavan epätyydyttävät, jopa suorastaan alkeelliset, eivätkä vastaa nykyajan vaatimuksia. Allekirjoittanut Liitto on aikaisemmin tässä erittäin tärkeässä kysymyksessä tehnyt esityksiä asianomaisille Valtioneuvoston ministeriöille ja päätti jonkun aikaa sitten uudistaa vakavan vetoomuksensa. Voimassa olevaa ruokajärjestystä aluksissa ei myöskään voida pitää onnistuneena eikä meillä ole valtiovallan taholta kiinnitetty tarpeellista huomiota ammattitaitoisen muonamestari- ja keittäjäkunnan kouluuttamiseen. Hyvällä, ravitsevalla ruoalla on suuri merkitys viihtyväisyyteen laivassa.

Lopuksi, ja tämä ei ole suinkaan vähäpätöisin tekijä, on karkaamisia katsottava sen sotapsykoosin taustaa vastaan, joka vähitellen leviää koko maailmaan ja etenkin sellaisiin henkilöihin, jotka harjoittavat kovaa ja vaarallista ammattia, jossa ei milloinkaan tiedä koska saa panna alttiiksi elämänsä normaalisinakin aikoina ankarassa taistelussa olemassaolosta.

Luonnollisesti on päällystöllä nykyään huomattavasti tärkeitä ja vastuunalaisempi asema kuin milloinkaan aikaisemmin. Yksistään se äärimmäisen tarkka ohjaus, jota nyt on noudatettava, on hermoja karmakka kuluttava. Jos laivassa lisäksi on vajalainen miehistö, ei päällystön elämä todellakaan ole kadehdittavaa. Me uskomme kuitenkin, että meidän päällystömme ja etenkin päälliköt kohtelevat miehistöä puolueettomasti ja oikeamielisesti, niin ettei kenenkään tarvitse paeta huonoa kohtelua laivassa.

Vastaus toiseen kysymykseen.

Jos on ollut vaikeata tarkoin määritellä karkaamisen syyt, niin on ehkä vieläkin vaikeampaa, melkeimpä mahdotontakin, esittää lopullisia ja selviä ehdotuksia, jotka täydelleen ehkäisisivät tai lopettaisivat nämä valitettavat karkaamiset.

Jo ensimmäiseen kysymykseen vastatessamme olemme koettaneet antaa viitteitä siitä, millä tavoin voitaisiin ajatella karkaamis-
halua ainakin hillittävänä.

Mainitsimme suurten palkkojen epäilemättä olevan kaikkein

tärkeimpiä tekijöitä karkaamisien suhteen, ainakin Amerikan ja ehkä eräissä muissakin valtamerentakaisissa satamissa. Voitaisiin ehkä koettaa sopimuksien mukaan korottaa nyt voimassaolevia tariffipalkkoja eräissä laivoissa ja eräillä liikennelinjoilla sulun ulkopuolelle. Silti ei luonnollisesti vielä ole sanottu, että tällä olisi pahasta päästy. On myöskin muistettava, että ainakin eräät tarvikkeet ja merimiesten tavalliset menot satamissa yleensä kohonnevat huomattavasti suurempiin summiin siellä kuin täällä kotona, vaikka hinnat täälläkin alkavat lähennellä oikeita huippuhintoja.

Mikäli mahdollista olisi miehistön näinä sota-aikoina suurimaksi osaksi oltava vanhempaa, kokenutta meriväkeä, myöskin naimissa olevia. Nuori ja halpa väki ei näinä aikoina ole sopivaa ainesta laivaan, joka käy sellaisissa satamissa, missä kulta ja seikkailut houkuttelevat ja missä karkaaminen ehkä tapahtuu sodanvaaran välttämiseksi. Merityökomitean hiljattain laatiman ajankohtaisen miehitysasetuksen voimaantulon myötävaikuttanee toivomukseen alusten miehityksen yhtenäisemmästä kokoonpanosta. Ei ole muuten myöskään helppoa nykyään hankkia todella kelvollista väkeä, sillä merten vaarat tuskin houkuttelevat parhaita merimiehiä jättämään rauhallisemman elämän maissa.

Auttavana tekijänä karkaamisten ehkäisemiseksi olisi myöskin, jos meilläkin saataisiin aikaan merityöaikalaki, kuten asianlaista on Ruotsissa ja Norjassa. On herättänyt välitöntä ja suurta tyytymättömyyttä miehistön ja myöskin päällystön keskuudessa, että tätä lakia koskeva ehdotus, joka jo vuodesta 1938 on maannut hallituksessa, ei vielä m.m. ellekirjoittaneen liiton esityksistä huolimatta ole jätetty eduskunnan käsiteltäväksi.

Siinä määrin kuin se suinkin on mahdollista, olisi koettava tehdä kaikki mitä tehdä voidaan viihtyisyyden lisäämiseksi laivassa parantamalla ja nykyaikaistamalla asuukset etenkin vanhemmissa laivoissa. Etenkin olisi aina järjestettävä erikoiset pesu- ja suihkuhuoneet, milloin se suinkin käy päinsä, ja hygieniasta huolehdittava ilmanvaihtolaitteitten, siistien kojujen, kunnollisten vuodevaatteiden y.m.s. muodossa. Rasittavaa vahtipalvelua olisi vältettävä satamissa. Olisi annettava parasta mahdollista ruokaa, vieläpä voimassaolevan ruokajärjestyksenkin ylittäen, sekä runsaasti virkistäviä ja terveellisiä juomia kuumassa ilmanalassa.

Kuria on laivassa ylläpidettävä, mutta miehistön inhimillinen ja oikeudenmukainen kohtelu on kuitenkin välttämätöntä, kuten uskomme useimmissa meidän laivoistamme olevankin laita. Meidän merimieslakimme on vapaamielinen eikä tietystikään laadittu epänormaalaisia aikoja varten, mutta helppoa ei päällystön nykyään aina ole ylläpitää tiukkaa kuria. Omasta puolestamme emme halua puuttua niihin viittailuihin, joita karkaamisesta määrätyn rangaistuksen koventamisesta on tehty, vaan huomautamme ainoastaan, että eduskunta on hyväksynyt n.k. valtalain.

Lopuksi haluamme kiinnittää huomion siihen seikkaan, että jokaisella miehistöön ja alipäälliköiden kuuluvalla henkilöllä on laillinen oikeus vuoden palvelusajan jälkeen erota missä satamassa tahansa, johon laiva poikkeaa lastatakseen tai purkaakseen. Tämä voi luonnollisesti osaltaan joskus vaikuttaa siihen, että ehkä useatkin laivassa palvelevat käyttävät tilaisuutta hyväkseen, saat- taen laivan varsin epämiellyttävään tilanteeseen kaukana vieraassa maassa.

Valitettavasti on meille myönnetty niin lyhyt aika vasta- uksen antamiselle Sosiaaliministeriön kirjelmään, että emme ole ehtineet laatia laajempaa vastausta.

Turussa, toukokuun 2 p:nä 1941.

SUOMEN LAIVANPÄÄLLYSTÖLIITTO r.y.

A.F. Granit.

Saap. 3/5 -41.

Sosiaaliministeriölle.

Sosiaaliministeriön kirjelmässä № 6487, 29 päivältä huhtikuuta 1941 tehtyihin kysymyksiin, jotka koskevat suomalaisilla kauppa-aluksilla palvelevien merimiesten ulkomaiden satamissa tapahtuvia karkaamisia, ja toimenpiteitä tämän johdosta, esittää allekirjoittanut järjestö kunnioittaen seuraavaa:

1. Karkaamiset kauppa-aluksistamme ei ole nykytilanteemme ja maailman merillä nyt vallitsevan sotatilan aiheuttama ilmiö, vaan on sitä tietävästi esiintynyt aikaisempinakin vuosina.

Huomattavimpina syinä karkaamisiin on seikkailun halu ja useimpien ulkomaiden kauppa-aluksissa tarjottujen sosiaalisten ja taloudellisten olosuhteiden korkeampi taso, suomalaisten kauppa-alusten vastaaviin olosuhteisiin nähden.

Seikkailunhalu on vaikuttaneena silloin, kun miehitysmääräysten puuttuessa on laivanvarustajalla mahdollisuus pienellä palkalla ottaa toimii aluksella useinkin kaikkea pätevyyttä vailla olevia nuorukaisia, joilla ei ole kotimaassa perhettä, tai huollettavia, jotka heitä "sitoisivat" kotimaahan. On näihin asti ollut melko harvinaista, että perheellisiä miehistöön kuuluvia olisi ainakaan pitkän matkan meriliikenteen palveluksessa.

Päällystönkään kohdalta eivät olosuhteet merellä ole läheskään tyydyttävät, koska heistäkin perheellisten pyrkimykset poikkeukselta kohdistuvat maatoimipaikan saantiin, usein vielä hinnalla millä hyvänsä.

Valmisteilla oleviin sosiaalisiin lainsäädäntöuudistuksiin on ainakin kaikkien maamme merenkulkijajärjestöjen jäsenten taholta, joille järjestöt ovat tiedoittaneet lakiuudistusten olevan valmisteilla, kohdistettu odotuksia jo kolmisen vuotta.

Kun Suomen kauppalaivaston suurimman osan muodostavat vanhat alukset, on asunto- ja ravintohygienisissä seikoissa runsaasti toivomisen varaa. Näistäkin epäkohdista, mitkä ehdottomasti ovat hyvällä tahdolla vähin kustannuksin poistettavissa, on merenkulkijain järjestöjen taholta viime kuluneina vuosinakin tehty esityksiä sekä asianomaisille viranomaisille että varustamopiireille, mutta toistaiseksi kuitenkin huomattavimmita tuloksitta.

Eräs kaikkein pohjimmaisimpia syitä siihen, että merenkulkijat useinkin saattavat saada eräänlaisen pakkomielteisen jäädä maihin

erilaisten muiden sietämättömien olojen lisäksi on, että laivanvarustajan edustaja laivalla, päällikkö, muistaa yksinomaan voimassaolevan merimieslain 44 §:n soveltaen tätä käytännössä kaikissa mahdollisissa ja mahdottomissa tilanteissa.

Totaalisen merisodan aiheuttama jännittynyt mieliala lienee tällä hetkellä eräs syy laivoista karkaamisiin.

2. Karkaamisen t.s. puutteellisen viihtymisen syyt, joista edellä olemme esittäneet muutamia tärkeimpinä pitämiämme, saattavat olla hyvin monenlaiset. Sen, ja meille annetun lyhyen ajan vuoksi emme voikaan ehdottaa yksityiskohtaisia toimenpiteitä kauppa-alustemme henkilökunnan ammatissaan ja laivoissa viihtymisen lisäämiseksi. Sitäpaitsi ei asia ole korjattavissa yksipuolisten ehdotusten toteuttamisella, vaan vaatii sen kaikkien asianomaisten, näiden ohella valtiovallankin myötävaikutusta, käytännössä sovellettavien toimenpiteiden harkinnalle.

Näitä toimenpiteitä suunniteltaessa ja toteutettaessa, kaikkien laivoilla toimivien paremman yhteisymmärryksen, samoin kuin varustamo- ja merenkulkijajärjestöjen sellaisen yhteistyön lisäämiseksi, mikä on omiaan käytännössä ja luonnollisella tavalla poistamaan vallitsevia epä- ja vastakohtia, olemme valmiit asettamaan kokemuksemme käytettäväksi.

Vapaumuksemme on, että oikeiden toimenpiteiden löytämiseen kauppamerenkulkumme "terveyttämiseksi" kannattaa työskennellä, sillä niiden toteuttaminen käytännössä tulee ehdottaa tuottamaan suuria arvoisia tuloksia varsinkin kansantaloudellemme.

Helsingissä, toukokuun 3 p:nä 1941.

SUOMEN KONEMESTARILIITTO-
FINLANDS MASKINMÄSTARFÖRBUND r.y.

K. Vainio.
puheenjohtaja.

H. Peräinen.
sihteeri.

Vuonna 1941 lokakuun 27 p:nä jät-
ti Sosialiministeriöön allekirj.
herra N. Välläri.

S o s i a a l i m i n i s t e r i ö l l e .

Sen johdosta, että 2 päivänä kesäkuuta 1939 annettu merimiesten vuosilomalaki on eräissä suhteissa osoittautunut puutteelliseksi ja sen sanonnan epämääräisyys on antanut aiheita lain tarkoituksen vastaisille tulkinnolle, pyydämme kunnioittaen esiintuoda seuraavaa:

Merimiesten vuosilomalain 4 §:ssä säädetään m.m., että jos merimies on ollut vuoden yhtämittaisesti toisessa samassa pykälässä mainituin edellytyksin, on hän oikeutettu saamaan vuosilomaa, johon "ei lуг ta sunnuntaita, kirkollisia tai muita juhlapäiviä" j.n.e. Lain 5, 10 ja 11 §:ssä säädetään lähemmin kuinka monta työpäivää lomaa on annettava eri pituisista palvelusajoista. Kun loma-ajan pituus määrätään työpäivissä, on siis palkka maksettava myös niiltä pyhä- tai juhlapäiviltä, jotka sattuvat lomaksi myönnettyjen työpäivien väliin, kuten lain 4 §:ssä säädetään. Mutta kun lain 4 §:ssä satutaan määräämään pyhä- ja juhlapäivistä vain siltä varalta, että palvelussuhde on jatkunut vähintään yhden vuoden, niin ovat laivanvarustajain lakimiehet keksineet sellaisen tulkinnan, että jos palvelussuhde on jatkunut lyhyemmän ajan kuin yhden vuoden, palkkaa ei tarvitse maksaa niiltä pyhäpäiviltä, jotka sattuvat lomaksi myönnettyjen työpäivien väliin. Kun lakia on tulkinnut näin mielivaltaisesti niinkin arvovaltainen lakimies kuin Laivanvarustajain Yhdistyksen lainopillinen neuvonantaja, merityökomitean puheenjohtaja, hallintoneuvos Rudolf Beckman, ovat laivanvarustajat yleensä kieltäytyneet maksamasta palkkaa ja korvausta palkkaan kuuluvista luontoiseduista lomapäivien väliin sattuvilta pyhäpäiviltä. Tällainen mielivaltaisuus olisi poistettava muuttamalla lain 4 §.

Suorastaan nurinkuriseksi on muodostunut merimiesten vuosilomalain 10 §:n sovellutus käytäntöön. Sen mukaan on annettava lomaa vähintään 6 mutta alle 12 kuukautta kestäneen palveluksen perusteella, jos merimies joutuu eroamaan työsopimuksen päättymisen johdosta tai sen vuoksi, että työnantaja on hänet irtisanonut tai hänet on erotettu sairauden tai vanhan vuoksi, taikka hän itse eroaa niiden merimieslain

pykälien nojalla, jotka oikeuttavat eroamiseen ilman irtisanomista. 6 kuukauden palveluksesta saa säädetyt loman tai korvauksen siitä myös sellainen henkilö, jota päällikkö merimiehen kunnan tai käyttäytymisen tähden ei halua pitää palveluksessa, vaan erottaa irtisanomisen perusteella. Mutta jos täysin tunnollisesti ja moitteettomasti, jopa parhain arvosanoin palvelut merimies eroaa oman irtisanomisensa perusteella ennenkuin on ollut palveluksessa 12 kuukautta, ei tällaiselle merimiehelle tarvitse maksaa korvausta lomasta. Myöskään sellainen merimies, joka joko asevelvollisena tai vapaaehtoisena astuu maan puolustusjoukkojen palvelukseen, ei saa mitään korvausta lomasta, ellei ole ollut laivapalveluksessa yhtämittaisesti vähintään 12 kuukautta. Jopa maan suurimmat laivanvarustamot ovat kieltäytyneet maksamasta korvausta vuosilomasta niille lukuisille merimiehille, jotka nyt käynnissä olevan sodan aikana ovat astuneet Suomen puolustusvoimien palvelukseen ennenkuin ovat olleet varustamon palveluksessa vähintään 12 kuukautta. Nimenomaan merimiesten vuosilomalain 10 §:n sanamuoto on johtanut, paitsi suoranaisiin vääryyksiin, myös moraalisesti arveluttavaan käytäntöön, joka palkitsee vähemmän kelpoisia parhaiden kustannuksella.

Edelläsanotun perusteella ehdotamme, että sosiaaliministeriö ryhtyisi pikaisiin toimenpiteisiin 2 päivänä kesäkuuta 1939 annetun merimiesten vuosilomalain muuttamiseksi seuraavilta kohdilta:

Lain 4 §:n 1 momentin ehdotamme muutettavaksi näin kuuluvaksi:

"Se, joka on ollut tämän lain 5, 10 tai 11 §:ssä sanotun ajan yhtämittaisesti toimessa samassa aluksessa tai samassa yrityksessä tai yhteisen johdon alaisissa yrityksissä" j.n.e.

Lain 10 §:n 1 momentin ehdotamme muutettavaksi näin kuuluvaksi:

"Jos henkilö, joka on ollut aluksessa toimessa vähintään kuusi kuukautta, joutuu eroamaan, erotetaan tai itse eroaa, on hän oikeutettu saamaan 6 §:ssä säädetyllä tavalla laskettua korvausta seuraavasti:"

Helsingissä, lokakuun 24 päivänä 1941.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI r.y.
FINLANDS SJÖMANS-UNION r.f.
N. Vallari.

Jälgennöksen oikeaksi todistaa; Helsingissä, sosiaaliministeriössä,
28 päivänä lokakuuta 1941.

Eini Räsänen
.....
kirjaaja.