

## Nr 456.

Av herr **Nordström** i Kramfors m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 184, med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 juli 1926 (nr 398) om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen).

Under de senaste två åren har det talats och skrivits mycket om högkonjunkturen i Sverige. Produktionssiffrorna har också drivits i höjden som aldrig förr. Boksluten för bolag och banker har visat på ständigt stigande dividender. Denna högkonjunktur kommer också till synes i rederinäringens nuvarande blomstring. Läget ute i världen har ökat efterfrågan på sjöfartstonnaget. Allt detta ger vid handen att det nu är det lämpligaste tillfället för ett genomförande av sjöfolkets berättigade krav om revision av den gamla sjöarbetstidslagen. Under dåliga tider skjuter man frågan om sjöfolkets arbetstid i bakgrunden under motivering att det inte går att genomföra sådana reformer när det är lågkonjunktur, men när högkonjunkturen kommer söker man den ena nya motiveringen efter den andra för att skrinlägga frågan. Då man inte längre kan hänvisa till en eventuell konvention genom Internationella Arbetsbyrån, då får en förberedande Nordisk Konferens tjäna syftet att förhåla lösningen av detta för sjöfolket så brännande problem.

I årets frontal uttalade regeringen som sin avsikt att framkomma med sådana förslag som avsåg att bringa hjälp åt de eftersatta folkgrupperna. Beträffande arbetstid torde sjöfolket säkerligen tillhöra en av de mest eftersatta grupperna bland Sveriges arbetare, varför vi anse det särskilt anmärkningsvärt att deras förhoppningar också i år skall grusas.

Åren 1920, 1923, 1926, 1929, 1930, 1933 och 1934 har frågan om att även till sjöfolket utsträcka åttatimmarsdagen stått på dagordningen. Ständigt har man dock funnit motiv för ett fortsatt provisorium med undantagsställning för sjöfolket. Kungl. Maj:t föreslår i år fortsatt giltighet av den gamla sjöarbetstidslagen, d. v. s. fortsatt giltighet för sjöfolket av en undantagsställning från andra arbetaregrupper.

Utan att ingå på sjöfolkets överhuvud taget mycket svåra och tunga arbetsförhållanden måste man klart och tydligt säga ifrån att det är en oerhörd orättvisa, att denna arbetargrupp alltjämt skall lämnas utan hjälp av riksdag och regering evad det gäller bemannings- och arbetstidsförhållanden.

1934 ansåg den dåvarande socialdemokratiska regeringen tiden mogen för en revision av gällande sjöarbetstidslag och framlade i en proposition nr 240 förslag i ärendet, vilket tyvärr avsågs av riksdagens borgerliga majoritet. Sjöfolkets förhoppningar har gång efter annan blivit svikna under tal om rederinäringens internationella karaktär och dess betryckta läge. I 20 års tid

har man tagit mycket liten hänsyn till sjöfolkets betryckta läge, men så mera till kapitalintressena i rederierna. Den långa väntetiden, den nuvarande högkonjunkturen i förening med talet om att Sverige är det land, som står högst och har gått längst i fråga om demokratiska reformer, motiverar mer än väl att Sverige i verkligheten vidtager åtgärder för att infria detta tal.

Den ena utredningen efter den andra har producerats, varför det inte finnes den minsta anledning att bara stanna vid dessa utredningar och fortsätta förhållandet. I väntan på längre gående reformer i anslutning till Internationella Arbetsbyråns konvention i ärendet anse vi, att det inte finns något hinder för att lägga det förslag, som av Kungl. Maj:t framlades i proposition nr 240 1934, till grund för ett beslut i frågan.

Under hänvisning till ovanstående få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i stället för Kungl. Maj:ts proposition nr 184 om förlängd giltighet av lagen den 13 juli 1926 om arbetstiden å svenska fartyg (Sjöarbetstidslagen) för sin del till lag upphöja det förslag, som av Kungl. Maj:t framlades i proposition nr 240 1934.

Stockholm i mars 1937.

*Axel Nordström.*

*Knut Senander.*

*S. Rönn-Christiansson.*

*J. H. Brädefors.*

*H. Hagberg.*