

I.

# FÖRSLAG TILL LAG

OM

## BEGRÄNSNING AV ARBETSTIDEN Å SVENSKA FARTYG M. M.

JÄMTE

MOTIV, SÄRSKILDA MENINGAR, REDOGÖRELSE FÖR VERK-  
STÄLLD UTREDNING RÖRANDE ARBETSTIDEN Å  
SVENSKA FARTYG OCH VISSA UPPGIFTER OM  
UTLÄNDSK LAGSTIFTNING RÖRANDE  
ARBETSTIDEN OMBORD Å  
HANDELSFARTYG

SAMT

B I L A G O R



STOCKHOLM 1919

ISAAC MARCUS' BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG



*Till herr statsrådet och chefen för kungl. finansdepartementet.*

Den 20 november 1917 tillkallades av dåvarande chefen för kungl. finansdepartementet, enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t samma dag, undertecknade Nilsson, Eggert, Jordman och Nordborg ävensom byråchefen i Kungl. socialstyrelsen A. Molin, förtroendemannen i svenska sjömansunionen Knut Ring och ordföranden i svenska eldarunionen, ledamoten av riksdagens andra kammare, redaktören Algot Åkesson Törnkvist såsom sakkunniga för att inom departementet verkställa utredning och avgiva förslag till de bestämmelser, som kunde finnas erforderliga och lämpliga rörande fartygsbesättnings arbets- och levnadsförhållanden, särskilt rörande frågan om bemanningens tillräcklighet (bemanningsskala), ävensom beträffande tillsynen från det allmännas sida i berörda hänseenden, och uppdrogs åt undertecknad Nilsson att i egenkap av ordförande närmast leda arbetet. Sedan redaktören Törnkvist och förtroendemannen Ring på därom gjorda särskilda ansökningar entledigats från ifrågavarande uppdrag, tillkallades att deltaga i ovan omnämnda arbete i Törnkvists ställe den 12 december 1917 undertecknad Roth och i Rings ställe den 1 februari 1918 undertecknad Eliason. På anhållan av sakkunniga tillkallades den 31 december 1917 undertecknad

Larsson att deltaga i arbetet. Slutligen har undertecknad Henricson av de övriga sakkunniga, jämlikt dem given rätt, anmodats lämna sakkunniga min medverkan i deras arbete, i vad detsamma avser segelfartygen.

Under tiden till slutet av november 1918 hade sakkunniga genomgått en betydande del av sitt arbetsområde. Sålunda hade uppgjorts och preliminärt behandlats förslag till bestämmelser rörande fartygs bemanning och rörande bostäder ombord å fartyg ävensom till ny spisordning för besättningar å svenska fartyg m. m. För beredande av dessa frågor hade ock vissa utredningar verkställts. Dessutom pågick en omfattande utredning rörande arbetstiden å svenska fartyg m. m. Slutligen hade sakkunniga dels på befallning av Kungl. Maj:t dels av eget initiativ avgivit utlåtande eller avlåtit framställningar i åtskilliga, sakkunnigas uppdrag tillhörande spörsmål.

Vid sistnämnda tidpunkt fingo emellertid sakkunniga av herr statsrådet under hand mottaga anmodan att snarast möjligt upptaga till behandling frågan angående bestämmelser om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg, därvid eventuellt förslag i ämnet borde föreligga i sådan tid, att detsamma skulle kunna framläggas för den nu samlade riksdagen.

Till efterkommande av denna anmodan hava sakkunniga trots den korta tid, som härför stått till förfogande, och de avsevärda svårigheter i övrigt, som rest sig häremot, nu lyckats slutföra sitt arbete i denna fråga och hava äran till herr statsrådet överlämna förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg ävensom till ändrad lydelse av 44 och 96 §§ i sjölagen den 12 juni 1891. Till de avgivna förslagen äro fogade motiv, varjämte sakkunnigas betänkande är åtföljt av dels en redogörelse för den ovan omförmälda utredningen rörande arbetstiden å svenska fartyg och dels vissa uppgifter rörande utländsk lagstiftning i nu förevarande ämne eller rörande förslag till sådan.

I behandlingen av frågan om arbetstiden för kökspersonalen ombord å fartyg har en representant för nya stewartsföreningen E. Runnerström deltagit och förklarat sig biträda sakkunnigas förslag i denna del.

Särskilda meningar av undertecknade Eliason, Henricson, Jordman, Nordborg och Roth beträffande vissa delar av betänkandet bifogas.

Byråchefen Molin har på grund av annat offentligt uppdrag varit förhindrad närmare deltaga i utarbetandet av förevarande betänkande.

Stockholm den 31 januari 1919.

NILS GUSTAF NILSSON.

E. EGGERT.

WALLENTIN ELIASON.

H. HENRICSON.

ESKIL JORDMAN.

N. LARSSON.

O. A. NORDBORG.

EINAR M. ROTH.

*Nils Carlsson.*

---



# FÖRSLAG





## Förslag

till

lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg.

### 1 §.

1. Denna lag äger tillämpning i avseende å arbete, som det åligger person, mot betalning anställd å svenskt fartyg, att utföra på grund av hans anställning ombord, evad arbetet utföres därstädes eller icke (*skeppstjänst*).

Från lagens tillämpning undantagas dock

*dels* skeppstjänst, som utföres av befälhavaren eller telegrafist eller person, som är anställd uteslutande för tillredande eller servering av passagerares kost eller för deras uppassning i övrigt eller för den rengöring eller diskning, som med sådant arbete äger samband,

*dels ock* all skeppstjänst å följande fartyg, nämligen:

a) kronan tillhörigt fartyg, om vilket Konungen icke annorlunda förordnat,

b) fiske- och fångstfartyg, då de såsom sådana användas,

c) isbrytar- och bärgningsfartyg, då de såsom sådana användas,

d) lustfartyg samt

e) segelfartyg, som nyttjas allenast i fart på inom riket helt eller delvis belägna insjöar, floder eller kanaler eller utanför öppen kust eller utomskärs på oavbruten sträcka av högst 30 distansminuter eller mellan orter vid Öresund eller på Kristianiafjorden intill Laurvig.

### 2 §.

1. I denna lag förstås med

*sjöman*: envar, beträffande vilkens skeppstjänst lagen äger tillämpning;

*Skeppstjänstkommitterade*.

*helgdag*: söndag eller här i riket bruklig helgdag;

*oavbruten gång*: att icke land angöres eller eljes beröring med land äger rum under längre tid för varje gång än två timmar.

2. Vid beräklandet enligt denna lag av arbetstid undantages måltidsrast eller annat uppehåll i skeppstjänsten, försåvitt detsamma uppgår till minst en timme.

3. De i denna lag brukade beteckningar för fart, vari fartyg nyttjas, avse nedan angivna farter:

*Oceanfart*: fart bortom 61 grader nordlig latitud (Bergen), 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest).

*Nordsjöfart*: annan fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel än oceanfart.

*Östersjöfart*: fart utanför öppen kust eller utomskärs på oavbruten sträcka av mera än 30 distansminuter, dock ej bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.

### 3 §.

1. Beträffande fartyg, som oavbrutet ligger i *hamn* mera än tjugufyra timmar, gäller:

a) Annan sjöman, än här nedan i b) sägs, må icke å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta och en halv timmar, ej heller å helgdag till annan skeppstjänst än den rengöring av de för befälhavaren eller sjöman avsedda rum, som må vara stadgad och ankomma på sjömannen. Arbetstiden skall, där icke annat överenskommes, infalla mellan klockan sex förmiddagen och sex eftermiddagen.

b) Sjöman, som är anställd för tillsyn av provianten, för tillredning eller servering av kosten eller för uppassning i övrigt eller för den rengöring eller diskning, som med dylikt arbete äger samband, må icke å söckendag användas till skeppstjänst mera än tolv timmar, ej heller å helgdag till annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig uppassning i övrigt samt den rengöring, som må vara stadgad och ankomma på sjömannen. Arbetstiden skall, där icke sådan överenskommelse, varom här ovan i a) sägs, varder träffad, infalla klockan mellan fem förmiddagen och sju eftermiddagen.

2. Överstiger icke fartygs oavbrutna uppehåll i *hamn* tjugufyra timmar, äger befälhavaren, där han så finner lämpligt, anordna skeppstjänsten så, som i 4 § för varje fall stadgas beträffande fartyg, som är till sjöss.

3. Under fartygs uppehåll i *hamn* skall sjöman, för att få tillfälle att under affärs- eller expeditionstid gå i land, en gång i månaden åtnjuta ledighet från skeppstjänsten efter klockan tolv middagen å där i orten bruklig söckendag. Överstiger icke fartygs oavbrutna uppehåll i hamn fyratioåtta timmar, må dock sådan ledighet påfordras allenast i det fall, att icke fartygets avgång härigenom fördröjes.

4. Om undantag från bestämmelserna härövan i 1, 2 eller 3 mom. stadgas i 5, 6 eller 8 §.

#### 4 §.

Beträffande fartyg, som är *till sjöss*, gäller:

1. Under resa, som under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars oavbruten gång:

a) Skeppstjänsten indelas i brukliga vakter (skift), så att under två omedelbart på varandra följande dygn arbetstiden för sjöman icke överstiger tjugufyra timmar, ej heller, då antalet styrmän, maskinister, smörjare eller kollämpare uppgår till minst tre, för sådan sjöman sexton timmar, ej heller, då resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugufyra timmars oavbruten gång, för eldare å ångfartyg i oceanfart eller å sådant ångfartyg i nordsjöfart, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundrafemtio indikerade hästkrafter, eller å sådant ångfartyg i östersjöfart eller inskräntare fart, vars maskinstyrka uppgår till minst sexhundra indikerade hästkrafter, sexton timmar. Sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, må å helgdag icke användas till annan skeppstjänst än den för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering erforderliga eller den rengöring av de för befälhavaren eller sjöman avsedda rum, som må vara stadgad och ankomma på sjömannen.

b) Sjöman, vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter (*dagman*), må, med undantag för sådan sjöman, som i 3 § 1 mom. b) sägs, å söckendag icke användas till sådan tjänst mera än nio timmar, ej heller å helgdag till annan skeppstjänst än den rengöring av de för befälhavaren eller sjöman avsedda rum, som må vara stadgad och ankomma på sjömannen. Arbetstiden skall infalla klockan mellan sex förmiddagen och sex eftermiddagen.

Är dagmannen sådan sjöman, som i 3 § 1 mom. b) sägs, må han å söckendag icke användas till skeppstjänst mera än tolv timmar, ej heller å helgdag till annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig uppassning i övrigt samt den rengöring, som må vara stadgad och ankomma på sjömannen. Arbetstiden skall infalla klockan mellan fem förmiddagen och åtta eftermiddagen.

2. Under resa, som under vanliga förhållanden kräver högst tolv timmars oavbruten gång:

a) Å fartyg, där skeppstjänst eljes är indelad i vakter, äro bestämmelserna här ovan i 1 mom. i tillämpliga delar gällande.

b) Å annat fartyg, än varom här ovan i a) stadgas, må sjöman icke användas till skeppstjänst, däri inbegripen skeppstjänsten i hamn, mera än tjugofyra timmar under två omedelbart på varandra följande dygn, ej heller annan sjöman, än i 3 § 1 mom. b) sägs, mera än sextiotre timmar i veckan.

3. Om undantag från bestämmelserna här ovan i 1 eller 2 mom. stadgas i 5, 6 eller 8 §.

### 5 §.

Då fartyg, därå bestämmelserna i 4 § 2 mom. b) icke äro tillämpliga, *avgår från eller ankommer till hamn*, må sjöman å vilken tid som helst användas till skeppstjänst, dock icke mera än att arbetstiden under två omedelbart på varandra följande dygn för sjöman, vilkens arbetstid jämlikt 4 § 1 mom. a) må utgöra högst sexton timmar, icke överstiger denna tid, ej heller för annan sjöman tjugufyra timmar.

### 6 §.

1. Å fartyg, som i 4 § 2 mom. b) sägs, må sjöman användas till skeppstjänst mera, än där stadgas, dock ej mera än att hela den tid, varunder sjöman användes till skeppstjänst *såväl i hamn som till sjöss*, under två omedelbart på varandra följande dygn uppgår till högst trettio timmar.

2. Å annat fartyg, än här ovan i 1 mom. sägs, må sjöman *i hamn* användas till skeppstjänst mera eller under annan tid, än i 3 § 1 och 2 mom. för varje fall stadgas, dock å söckendag ej mera än sex timmar, ej heller å helgdag mera än att hela den tid, varunder sjöman användes till skeppstjänst, uppgår till högst åtta och en halv timmar. Ej heller må sjöman användas till övertidsarbete, som utgöres av lastning eller lossning, å helgdag eller oftare än varannan dag, där fartygets avgång icke härigenom onödigtvis fördröjes.

3. Å annat fartyg, än här ovan i 1 mom. sägs, må sjöman *till sjöss* användas till skeppstjänst mera eller under annan tid än i 4 § 1 mom. för varje fall stadgas, dock ej mera än tillsammans sex timmar under två omedelbart på varandra följande dygn.

4. Till övertidsarbete må sjöman icke användas mera än tillsammans aderton timmar i veckan.

#### 7 §.

För övertidsarbete skall till sjömannen utgå särskild ersättning, beräknad för timme, när arbetet utföres å söckendag, till *en etthundra-femtiondedel* och, när arbetet utföres å helgdag, till *en sjuttiofemtedel* av sjömannens månadslön.

Utgöres övertidsarbetet av lastning eller lossning, som förekommer oftare än varannan dag, skall ersättningen för sådant övertidsarbete å andra dagen, beräknad för timme, utgå med *en sjuttiofemtedel* av sjömannens månadslön, ändock att arbetet utföres å söckendag.

För del av timme, längre än fem minuter, men kortare än halv timme, skall ersättningen utgå såsom för halv timme.

Ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle, övertidsarbete utföres.

#### 8 §.

Utan avseende å vad i 3 § 1, 2 eller 3 mom., 4 § 1 eller 2 mom., 5, 6 eller 7 § stadgas må sjöman användas till:

- a) skeppstjänst, som är nödvändig för fartygets säkerhet;
- b) skeppstjänst, som erfordras för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen stadgas;
- c) skeppstjänst, avseende sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap, som, i enlighet med vad därom särskilt stadgas, varda anställda; samt
- d) askhissning.

#### 9 §.

Avtal, som strider mot denna lag, må icke träffas. Har sådant avtal ändock kommit till stånd, vare det utan verkan.

#### 10 §.

För varje dag, varunder övertidsarbete förekommer, åligger det befälhavaren att senast nästföljande dag härom göra anteckning i särskild övertidsjournal, upprättad enligt formulär, som fastställles av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om övertidsjournalens innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag. Övertidsjournal skall av redaren förvaras minst två år efter dess avslutning.

### 11 §.

Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag finnes tillgängligt ombord å fartyget.

### 12 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av fartygsinspektionens befattningshavare; och skall i övrigt beträffande tillsynen i tillämpliga delar lända till efterrättelse vad som finnes stadgat rörande tillsyn å efterlevnaden av gällande föreskrifter om sjöfartssäkerheten.

### 13 §.

Användes sjöman till skeppstjänst i strid mot vad i denna lag stadgas, straffes befälhavaren med böter från och med tio till och med ettusen kronor.

Lika med befälhavaren straffes redare eller annan, där han uppsåtligen förlett befälhavaren till sådan förseelse eller med råd eller dåd densamma främjat.

Den som under tid, då han är ställd under åtal för förseelse, varom i denna paragraf sägs, ånyo begår enahanda förseelse såsom fortsättning å den redan åtalade förseelsen, skall för varje gång, stämning därför delgivits, fällas till det ansvar, som är bestämt för sådan förseelse.

### 14 §.

Försummar befälhavare eller redare att fullgöra vad enligt 10 § åligger honom, straffes med böter från och med fem till och med femhundra kronor. Har befälhavare, sig eller annan till nytta eller att därmed skada göra, fört falsk övertidsjournal eller övertidsjournalen ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader.

## 15 §.

Åsidosätter befälhavare den skyldighet, som enligt 11 § åligger honom, straffes med böter, högst etthundra kronor.

## 16 §.

Allmän åklagare åligger att tala å förseelse, varom i denna lag sägs.

## 17 §.

Böter, som enligt denna lag ådömas, tillfalla kronan och skola vid bristande tillgång till deras fulla gäldande förvandlas enligt allmänna strafflagen.

## 18 §.

Om domstol i mål rörande förseelse, varom i denna lag sägs, skall vad i 328 § sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

## 19 §.

Om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall vad i 323 § sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

Vill någon för anspråk, som grundar sig på befälhavarens görande eller låtande, på en gång söka denne och redaren, äge han instämma båda till den domstol, där endera är skyldig att svara.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1920.

---

## Förslag

till

ändring av 44 och 96 §§ sjölagen.

### 44 §.

Befälhavaren skall behandla sina underordnade så, som en god husfader anstår, och vid anordnande av det arbete, som erfordras, så vitt ske kan, taga hänsyn till envars ställning i tjänsten samt tillse, att besättningen beredes tillfälle till nödig sömn och vila. Kroppslig åga må han ej tilldela någon.

Å frivakter samt å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar må befälhavaren icke ålägga besättningen arbete, som kan tåla uppskov. Han låte sig angeläget vara, att bön och gudstjänst ombord icke försummas.

Vad ovan är stadgat angående arbete å frivakter samt å sönd eller helgdagar gäller icke om fartyg, därå lagen om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg äger tillämpning.

### 96 §.

Därest medan fartyg ligger i hamn sjömans arbetstid, med undantag för arbete för fartygets säkerhet, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må till någon av besättningen utgå med lägre belopp för timme än trettio öre med tillägg av en fyrahundradedel av hans hyra för månad.

Finner befälhavare i trängande fall nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman att i hamn utföra



arbete, som icke berör fartygets säkerhet, erhålle han för den tid, varunder arbetet pågår, likaledes ersättning efter ovan angivna beräkning.

Gör sjöman i hamn nattvakt, utan motsvarande fritid om dagen, vare lag samma.

Vad ovan är stadgat gäller icke om ersättning till styrman och maskinist och skall ej äga tillämpning å fiskefartyg eller å fartyg, därå lagen om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg är tillämplig.

---



**MOTIV**



Om den utländska lagstiftningen rörande arbetstiden på handelsfartyg lämnas å sid. 94 och följande vissa uppgifter, avseende de bestämmelser i ämnet, som gälla i Norge, England, Tyskland, Frankrike och Amerikas förenta stater, d. v. s. världens förnämsta sjöfartsidkande nationer. Där återfinnes ock en översättning av det förslag till lag om arbetstiden på norska fartyg, om vars utlärning kungl. proposition avlåtits till norska stortinget. Detta förslag står i huvudsaklig överensstämmelse med det utkast i ämnet, som en av det norska handelsdepartementet den 23 mars 1917 tillsatt kommitté den 3 oktober samma år framlagt. Som synes, sakna ifrågavarande främmande länder en mera genomförd lagstiftning på förevarande område.

*Utländsk lagstiftning rörande arbetstiden på handelsfartyg.*

Innan sakkunniga övergå till behandlingen av sitt förslag till reglering av arbetstiden å svenska fartyg, anse sakkunniga jämväl lämpligt att först lämna en kort redogörelse för de huvudsakliga bestämmelser i svensk lagstiftning, som kunna sägas avse arbetstiden ombord.

*Svensk lagstiftning rörande arbetstiden på handelsfartyg.*

5 a § sjölagen innehåller föreskrifter av beskaffenhet att i någon mån reglera arbetstiden till sjöss å vissa fartyg, i det att de kunna medföra, att å fartyg, vars resa under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, skeppstjänsten såväl å däck som i maskinen under fartygets gång varder uppdelad på minst två vakter.

*SjöL. 5 a §.*

Enligt 31 § sjölagen skall befälhavaren tillse, att lastning och lossning behörigen fortskyndas och att fartygets avresa, sedan last in- tagits eller lossats, icke fördröjes.

*SjöL. 31 §.*

Det heter vidare i sjölagens 44 §, bl. a., att befälhavaren skall vid anordnande av det arbete, som erfordras, såvitt ske kan, taga hänsyn till envars ställning i tjänsten samt tillse, att besättningen beredes tillfälle till nödig sömn och vila. Vidare bestämmes i förevarande lagrum, att å frivakter samt å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar må befälhavaren icke ålägga besättningen arbete, som kan tåla uppskov.

*SjöL. 44 §.*

Sjöf. 78 §. Även 78 § sjölagen innehåller bestämmelser, som kunna sägas i viss mån reglera arbetet ombord. Där föreskrives, att det åligger envar av besättningen att i hamn och till sjöss, ombord och i land, noggrant åtlyda förmans befallningar angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra tjänsten, *vare sig natt eller dag, helg- eller söckendag*.

Sjöf. 96 §. I 96 § sjölagen stadgas, att därest medan fartyg ligger i hamn sjömans arbetstid, med undantag för arbete för fartygets säkerhet, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må till någon av besättningen utgå med lägre belopp för timme än trettio öre med tillägg av en fyrahundradedel av hans hyra för månad.

Rörande arbetet ombord å sön- och helgdagar återfinnes ock i 96 § den bestämmelse, att därest befälhavare i trängande fall finner nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman att i hamn utföra arbete, som icke berör fartygets säkerhet, erhålle han för den tid, varunder arbetet pågår, likaledes ersättning efter ovan angivna beräkning.

Sålunda beräknad särskild ersättning skall jämlikt 96 § jämväl åtnjutas av sjöman, som i hamn gör nattvakt utan motsvarande fritid om dagen.

Slutligen föreskrives i 96 §, att paragrafens stadganden icke gälla om ersättning till styrman och maskinist och icke äga tillämpning å fiskefartyg.

Sjöf. 108 §. I sjölagens 108 § förekomma bestämmelser rörande arbete av vissa ombord anställda, vilka betecknas såsom »de å fartyget anställda personer, vilka ej höra till den egentliga besättningen». Sådana personer äro jämlikt sistnämnda paragraf skyldiga att hörsamma befälhavarens föreskrifter med avseende på ordning och skick ombord ävensom att förrätta det arbete, befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem. I samma paragraf stadgas vidare, att bestämmelserna i 96 § beträffande övertidsersättning icke å sådana personer äga tillämpning.

För fullständighetens skull bör måhända erinras om att ovan anförda stadganden rörande regleringen av arbetet ombord kompletteras med vissa straff- och andra bestämmelser, åsyftande att säkerställa arbetets ostörda fortgång.

Sjöf. 101 §. Sålunda giver 101 § sjölagen befälhavaren rätt att, om sjöman

vägrar att hörsamma given befallning eller eljest är motvillig i tjänsten, medelst tvång skaffa sig lydnad.

Sjölagens 102 § innefattar vissa straffpåföljder, som befälhavaren har rätt att ålägga sjöman, som felar, bl. a., genom oskickligt uppförande mot förman, olydnad i tjänsten eller försummelse av sin vakt eller annan honom ålagd tjänst m. m. Sjöl. 102 §.

I 303 § sjölagen stadgas straff för enskild sjöman, som sätter sig upp mot befälhavaren, och i samma lags 305 § straff för anstiftare av eller anförare för samt annan deltagare i myteri. Sjöl. 108, 303 och 305 §§.

108 § sjölagen innehåller föreskrift, att vad i 101 och 102 §§ samma lag är stadgat med avseende å besättningen skall ock lända till efterrättelse med avseende å övriga ombord anställda personer.

Slutligen föreskrives i 3 § kungl. förordningen den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg, att maskindrivet fartyg icke må på långresa å utomeuropeiska farvatten, Medelhavet och Svarta havet häri ej inbegripna, hava mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i envar av tre vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång, samt att den del av maskinbesättningen, som ständigt erfordras för fartygets framdrivande å sagda farvatten, lämpare och smörjare således undantagna, icke må utan tvingande skäl fördelas på mindre än tre vakter. Härigenom bliver arbetstiden åtminstone för ifrågavarande del av maskinbesättningen åtta timmar om dygnet. Nyttjandeförordn. 3 §.

Jämlikt 57 § nyttjandeförordningen straffas befälhavare för förseelse mot föreskrift i ovannämnda 3 § enligt bestämmelserna i 292 och 296 §§ sjölagen såsom för åsidosättande av skyldighet, som enligt 26 § samma lag åligger befälhavare. Nyttjandeförordn. 57 §.

Av den ovan lämnade redogörelsen för gällande författningsbestämmelser rörande arbetstiden ombord på svenska fartyg torde framgå, att huvudstadgandena rörande arbetstiden innehållas dels i sjölagen, å ena sidan i mera allmän form i 44 § och å andra sidan i vissa avseenden detaljerade i 5 a och 96 §§, dels ock i 3 § nyttjandeförordningen beträffande viss detalj. De allmänna stadganden, som lämnas i den förstnämnda paragrafen, röja sitt ursprung från en tid, då befälhavarens förhållande till besättningen tedde sig mera patriarkaliskt än som i vår tid är fallet. Den del av de nuvarande bestämmelserna i paragrafen, som tillkom år 1914, är infogad utan att rubba den uppfattning av förhållandet mellan befälhavare och besättning, som tagit sig uttryck i den ursprungliga avfattningen. De nuvarande bestämmelserna åsyfta

*Allmän  
motivering.*

Behovet av  
ytterligare  
lagstiftning.

emellertid — förutom att envar av besättningen i regeln skall användas allenast till sådant arbete, för vars utförande han är anställd — å ena sidan att besättningen överhuvudtaget ej skall överansträngas, utan att tillfälle till nödig sömn och vila beredes densamma, varför ock sådant arbete, som kan tåla uppskov, icke må åläggas besättningen å frivakter, å andra sidan principiellt förbud mot arbete å sön- och helgdagar, i det att arbete, som kan tåla uppskov, icke må å dessa dagar åläggas besättningen. I 96 §, vilkens nuvarande avfattning i huvudsak överensstämmer med det förslag härtill, som den år 1906 tillsatta sjöfartssäkerhetskommittén på sin tid avgav, åsyftas — såsom kommittén i sin motivering till förslaget också framhåller — att angiva vissa grunder för bedömandet av vad som med skälig arbetstid under normala förhållanden bör avses. Dock är att märka, att 96 § endast reglerar arbetstiden, medan fartyget ligger i hamn. Ovan anförda föreskrifter i 5 a § sjölagen, vilka jämväl tillkommit på förslag av sjöfartssäkerhetskommittén, kunna däremot innebära, såsom ovan redan antytts, en reglering av arbetstiden ombord å vissa fartyg till sjöss. Genom bestämmelserna om tillräcklig besättning för tvåvaktsindelning av skeppstjänsten åstadkommes nämligen, att arbetstiden begränsas antingen till 14 timmar det ena dygnet och 10 det andra eller ock till 12 timmar för varje dygn, den alternativa effekten beroende på om det s. k. svenska eller s. k. engelska vaktssystemet (alt. 1) kommer till användning. (Närmare redogörelse för de båda systemen lämnas å sid. 59 följ.) Föreskrifterna i 3 § nyttjandeförordningen medföra slutligen åtminstone för en del av maskinbesättningen å fartyg i viss fart en arbetstid av åtta timmar om dygnet.

Hava nu dessa bestämmelser i sjölagen och nyttjandeförordningen i tillräcklig omfattning motverkat missbruk av besättningens arbetskraft?

Då sjöfartssäkerhetskommittén föreslog det ovan omförmälta tillägg till 44 § sjölagen, som år 1914 tillfogades och som utgöres av, bland annat, föreskriften om att befälhavaren skall tillse, att besättningen beredes tillfälle till nödig sömn och vila, anförde kommittén, att särskilt med hänsyn till den inskräntare farten, inom vilken vaktindelning ej vore genomförd och näppeligen heller vore som regel erforderlig, en sådan föreskrift så mycket hellre funnits erforderlig, som berättigade anmärkningar gent emot förhållandena i detta hänseende å en del av fartygen i sådan fart tid efter annan gjort sig hörda. I överensstämmelse härmed sade sig kommittén ock för de fartyg, å vilka tjänstgöringen utföres i vakter, hava föreslagit den bestämmelse i 44 §, som



sedan 1914 ingår i sistnämnda paragraf, nämligen att å frivakter arbete, som kan tåla uppskov, icke må åläggas besättningen.

Det torde vara allmänt känt liksom ock framgå av den å sid. 57 o. följ. lämnade redogörelsen för resultatet av den utav sakkunniga anordnade utredning, att arbetstidsförhållandena särskilt ombord å fartyg i den av kommittén berörda inskräntare farten (kanalfarten inbegripen) fortfarande lämna rum för berättigade anmärkningar. Men redogörelsen visar förekomsten av missförhållanden beträffande arbetstiden även inom andra farter. Vad angår de olika besättningsgrupperna, faller först i ögonen, att kökspersonalen har en alldeles oskäligen arbetstid. Redogörelsen giver emellertid vid handen, att även för andra grupper åtminstone i enstaka fall en alldeles oskäligen arbetstid förekommer, liksom ock i många fall medelarbetstiden synes för lång. Slutligen tala den erfarenhet, som åtskilliga av sakkunniga själva förvärvat, liksom ock den kännedom i övrigt, som sakkunniga äga om hithörande förhållanden, för att en ytterligare begränsning av arbetstiden ombord är av nöden icke minst för bevarande av besättningens arbetsduglighet, vilken har sin betydelse för sjöfartssäkerheten. En dylik reglering sker bäst på lagstiftningens väg.

Då sakkunniga nu haft att överväga i vilken grad arbetstiden ombord lämpligen borde begränsas, har klart framstått för sakkunniga önskvärdheten av att för sjömännens vidkommande med hänsyn till deras ofta hårda och påkostande arbete normalarbetsdagen kunde komma till användning. Å andra sidan resa de säregna betingelser, under vilka sjömansyrket utövas, oöverstigliga hinder för ett fullständigt genomförande av normalarbetsdagen. Sakkunniga hava emellertid sökt att i görligaste mån realisera önskemålet. Sakkunnigas förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg är därför uppgjort i så nära anslutning, som möjligt varit, till principen om åtta timmars ordinarie arbetsdag.

Det ligger i sakens natur, att normalarbetsdagen lättast låter sig tillämpas på sjömännens arbete, medan fartyget ligger i hamnen, då ju skeppstjänsten utövas under i mångt och mycket liknande villkor som det industriella arbetet och i allmänhet icke är underkastad ingreppen av väder och vind, vilka faktorer ju till sjöss göra arbetets plan och omfattning osäkra. En skillnad, bland andra, mellan industriarbetarens och sjömannens arbetsförhållanden är emellertid, att den förres arbetsplats i regeln eller åtminstone mycket ofta är belägen på ett större eller mindre avstånd från hans bostad, medan sjömannens arbetsplats och bostad icke äro på sådant sätt åtskilda. Industriarbetaren har alltså att förutom den egentliga arbetstiden räkna med en viss, ofta avsevärd

Ordinarie  
arbetstid.

tid för förflyttningen från bostaden till arbetsplatsen och vice versa, för vilken tid någon ersättning ej av honom åtnjutes. Sakkunniga hava med hänsyn härtill ansett befogat att utöka sjömännens ordinarie arbetstid i hamn till åtta och en halv timmar om dygnet, så mycket hellre som den överskjutande halvtimmen erfordras för förberedande resp. avslutande arbete före resp. efter lastningen eller lossningen. Sådant förberedande eller avslutande arbete utgöres exempelvis av lastluckornas borttagande eller påläggande, lastpråmars förtöjning m. m. Till följd av beskaffenheten utav det arbete, som åligger kökspersonalen, kan dennas arbetstid ej inskränkas i samma mån som de andra sjömännens. Kökspersonalen torde i regeln hava en del göromål såväl före som efter den övriga besättningens arbete. Sakkunniga hava därför nödgats för denna personal föreslå en ordinarie arbetstid i hamn av tolv timmar om dygnet.

Sön- och helgdagar bör, liksom nu är fallet, under vanliga förhållanden arbete i regeln icke förekomma, då fartyg ligger i hamn, dock att den lättare rengöring av befälhavarens och besättningens bostäder, som av hygieniska och trevnadshänsyn kan vara författningsenligt föreskriven, må utföras av vederbörande besättningsmän, samt att kökspersonalen måste utföra erforderligt arbete med kostens tillredning och servering m. m.

Vad arbetstiden till sjöss angår, hava sakkunniga av olika skäl icke kunnat giva densamma enahanda begränsning som arbetstiden i hamn. En arbetstid av åtta eller åtta och en halv timmar skulle sålunda kunna genomföras allenast med tillämpning av trevaktssystem. Detta system kan i sin ordning icke genomföras beträffande hela besättningen, då detsamma skulle nödvändiggöra en betydande utökning av besättningens antal, för vilken utökning bostadsutrymmet ombord i många fall lägger hinder i vägen. Den ordinarie arbetstiden till sjöss har därför i allmänhet fått, med hänsyn till att tvåvaktssystem i regeln varder tillämpat, sättas till tjugufyra timmar under två omedelbart på varandra följande dygn, d. v. s. med tillämpning av det svenska systemet fjorton timmar ena dygnet och tio det andra eller med tillämpning av det engelska tolv timmar om dygnet. Om detta således kan sägas bliva regeln, hava sakkunniga dock beträffande befälskategorierna ävensom eldare, smörjare och lämpare, vilka sistnämnda tre besättningsgrupper hava ett alldeles särskilt svårt och mödosamt arbete, föreslagit allenast sexton timmars arbetstid under två dygn, när antalet inom de olika besättningsgrupperna medgiver genomförande av trevaktssystem. Vad särskilt eldarna angår, anse sakkunniga dock nödvändigt, att uttrycklig föreskrift lämnas i lagen, då arbetstiden för denna del av maskinbesätt-

ningen ej må överstiga sexton timmar och hava i sådant hänseende ifrågasatt strängare bestämmelser än de nuvarande i 3 § nyttjandeförordningen. Enligt ett hos sakkunniga uppgjort förslag till bestämmelser rörande bemanningen å svenska handelsfartyg skulle trevakts-systemet genomföras:

för styrmän:	å fartyg i oceanfart om 1,000 bruttoton och däröver samt
» » »	nordsjöfart om 1,500 bruttoton och däröver;
» maskinister:	å fartyg i vidsträcktare oceanfart om cirka 400 bruttoton och däröver samt
» » »	inskräntare oceanfart och i nordsjöfart om cirka 1,300 bruttoton och däröver;
» eldare:	» » » oceanfart
	» » » nordsjöfart om cirka 400 bruttoton och däröver, samt
	» » » östersjöfart om cirka 1,100 bruttoton och däröver.

Då nu den del av besättningen, vilkens arbete är indelat i vakter, således i regeln får en ordinarie arbetstid av tolv timmar per dygn, hava sakkunniga icke ansett sig kunna föreslå kortare arbetstid än nio timmar för den övriga besättningen (dagmännen). Härvid har ock gjort sig gällande, att till sjöss icke förefinnas möjligheter till att använda fritiden till familjeliv eller förädlande förströelser, på sätt är fallet i land. Å andra sidan äro dagmännen ofta äldre sjömän, vilkas arbetstid bör begränsas i större mån än den övriga besättningens.

Vad angår sön- och helgdagar, har i regeln förbjudits annat arbete än det allra nödvändigaste, d. v. s. det arbete, som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering och navigering samt den rengöring av befälhavarens och besättningens rum, som må vara i vederbörlig författning föreskriven, ävensom, för kökspersonalens vidkommande, tillredning och servering av kosten m. m.

I den mån en sådan begränsning kan genomföras, hava sakkunniga ock föreslagit, att den ordinarie arbetstiden skall infalla under viss tid av dygnet, nämligen dels i hamn för hela besättningen, utom kökspersonalen, klockan mellan sex förmiddagen och sex eftermiddagen, samt för kökspersonalen klockan mellan fem förmiddagen och sju eftermiddagen, dels ock till sjöss för dagmännen, utom kökspersonalen, klockan mellan sex förmiddagen och sex eftermiddagen samt för kökspersonalen, om dess arbete ej är uppdelat i vakter, klockan mellan fem förmiddagen och åtta eftermiddagen. Att för kökspersonalens arbete till sjöss sålunda

satts en senare slutpunkt under dygnet än för dess arbete i hamn är beroende på att vid tillämpning av trevaktssystemet viss del av besättningen ej kan komma i tillfälle att intaga sitt kvällsmål förrän klockan åtta eftermiddagen. För sjöman vilkens skeppstjänst är indelad i vakter, kan självfallet någon förläggning av arbetstiden till viss tid på dagen icke ifrågasättas, då ju denna skeppstjänst kräves dygnet om.

Beträffande fartyg, som ombesörja regelbunden passagerartrafik, såsom skärgårds- och målarångarna, samt vad angår bogserångfartyg, som icke utföra långfärdsbogseringar, har det syntts sakkunniga omöjligt lämna sådana detaljerade bestämmelser, som ovan föreslagits, utan hava sakkunniga inskränkt sig till att för sjömännen å dessa fartyg begränsa den ordinarie arbetstiden till visst antal timmar dels under två dygn, dels i veckan, vilken arbetstid må kunna förläggas till vilken tid av dygnet som helst. Sjöman på sådant fartyg må ock kunna användas till all slags skeppstjänst jämväl å sön- och helgdagar. Ej heller har skillnad i regeln gjorts mellan arbete i hamn och till sjöss.

Övertids-  
arbete.

Utöver den ordinarie arbetstiden eller å annan tid av dygnet, än den förstnämnda i regeln skulle infalla, hava sakkunniga tänkt sig övertidsarbete böra i viss utsträckning medgivas. För övertidsarbete skulle utgå särskild ersättning.

Arbete för  
fartygets  
säkerhet  
m. m.

Förutom det på ordinarie arbetstid utförda arbetet och det likaledes till sin utsträckning begränsade övertidsarbetet förekommer självfallet inom skeppstjänsten arbete, som måste utföras när som helst och huru länge som helst. Sådant arbete är först och främst vad sjölagens 96 § betecknar såsom arbete för fartygets säkerhet. Av de betingelser, under vilka sjömännen utövar sitt yrke, följer, att han ständigt måste vara beredd på dylikt arbete. Det kan sålunda ur synpunkten av att det icke innebär något oförutsett, utan att man städse har att räkna med förekomsten därav, sägas hava karaktären av ett i viss mån ordinarie arbete och bör såsom sådant icke särskilt ersättas.

Fritidens an-  
vändning.

I samband med frågan om arbetstidens begränsning hava sakkunniga ock förehaft spörsmålet om användningen av fritiden, särskilt rätten för sjöman, att då fartyg ligger i hamn, under fritid gå från skeppsbord. Då emellertid föreskrifter beträffande fritidens användning tydligtvis icke höra hemma i en lag om arbetstiden, hava sakkunniga ansett sig böra åtminstone i förevarande sammanhang lämna denna sak åsido. Dock vilja sakkunniga anmärka, att vistelse ombord under fritid, även om densamma äger rum på grund av förbud att lämna fartyget, icke kan hänföras till övertidsarbete i den föreslagna lagens mening och att sålunda sjöman härför ej är berättigad till någon särskild ersättning.

I lagförslaget 1 § angivas gränserna för dess tillämpning, och i dess 2 § innefattas definitioner å en del begrepp, som sedermera kommer till användning i förslaget. Bestämmelserna om den ordinarie arbetstiden återfinnas beträffande fartyg, som ligga i hamn, i 3 § och angående fartyg, som äro till sjöss, i 4 §. 5 § innehåller bestämmelser om arbetstiden ombord särskilt vid fartygs avgång från eller ankomst till hamn. I 6 § behandlas övertidsarbetet och i 7 § angivas vissa grunder för beräkningen av den särskilda ersättningen för övertidsarbete. Bestämmelser rörande arbete, som erfordras för fartygets säkerhet m. m., lämnas i 8 §. 9 § förbjuder träffandet av avtal, som strider mot den föreslagna lagen. I övrigt återfinnas i förslaget bestämmelser om övertidsjournals förande m. m. (10 §), åliggande för befälhavare att hava ett exemplar av lagen tillgängligt ombord (11 §), tillsyn å lagens efterlevnad (12 §), straff för olika förseelser mot lagen (13, 14 och 15 §§), åtal (16 §), böterna (17 §) samt forum (18 och 19 §§).

Lagförslagets  
plan.

### 1 §.

Den föreslagna lagen skall äga tillämpning å skeppstjänst, evad denna utföres ombord eller icke. Men en lag sådan som denna lärer självfallet icke kunna avse andra fartyg än svenska. Ej heller alla svenska fartyg torde böra eller kunna bliva föremål för lagens tillämpning, utan hava sakkunniga, som synes, i sådant hänseende föreslagit åtskilliga undantag. Då sakkunniga undantagit kronans fartyg, har emellertid förutsatts, att sådana kronans fartyg, å vilka tjänsten är av samma beskaffenhet och huvudsaklig anordning som å handelsfartyg, genom särskild föreskrift av Kungl. Maj:t skulle underkastas lagen. Sådana kronans fartyg äro exempelvis de svenska statens ångfärjor, som uppehålla trafiken mellan vårt land samt Tyskland och Danmark. Vad angår fiske- och fångstfartyg äro till följd av deras användning förhållandena å dessa så säregna, att för dem självfallet icke kunna gälla bestämmelser av den art, som här föreslagits. Då arbets- och levnadsförhållandena på dessa fartyg jämväl torde falla utom ramen för sakkunnigas uppdrag och sakkunniga dessutom ej inom sig besitta någon sakkunskap på området, har anledning saknats, att för dessa fartygs vidkommande föreslå några bestämmelser av nu ifrågavarande art. Vad nu är sagt gäller emellertid allenast, då fiske- och fångstfartygen nyttjas till sitt egentliga ändamål. Då de däremot, såsom allmänt bekant torde vara, begagnas till fraktfart under de tider, då fisket ligger nere, böra de under sådan fart tillhöra lagens tillämpningsområde. Liknande skäl, som ovan anförts beträffande fiske- och fångstfartygen, tala jämväl för att undantaga isbrytar- och bärgnings-

Speciell  
motivering.

fartygen, dock under enahanda förbehåll. Undantagandet av lustfartygen torde ej behöva närmare motiveras. Vad slutligen beträffar de under e) omförmälta segelfartygen, har det av flera skäl befunnits olämpligt, för att icke säga omöjligt, att för dessa lämna några arbetstidsföreskrifter. De torde för övrigt ofta vara bemannade av medlemmar av samma familj, vilkas anställning därför icke synes kunna betraktas jämförlig med en vanlig sjömans.

Sakkunniga föreslå vidare, att lagens bestämmelser skola äga tillämpning allenast på sådan skeppstjänst, som utföres av person, som är mot betalning anställd ombord, med undantag dock av befälhavaren, telegrafist och personal för passagerares betjäning. Den ställning, som sjölagen tilldelar befälhavaren, gör det omöjligt att begränsa hans arbetstid. Nyssnämnda personal måste givetvis rätta sig efter passagerarnas behov och hart när hela dygnet stå till tjänst för dessa, varför det synes ligga i sakens natur, att någon viss arbetstid ej heller för denna kan föreskrivas. Vad angår telegrafistens verksamhet å fartyg, försett med radiotelegrafanläggning, är den av så säregen art, att dennes arbetstid svårligen kan i detta sammanhang regleras. Med telegrafist avses givetvis här person, som är anställd ombord uteslutande i denna egenskap, och icke exempelvis, såsom torde kunna förekomma, styrman, i vilkens åligganden ingår att fungera som telegrafist ombord.

Däremot hava sakkunniga icke, såsom beträffande övertidsersättningen skett i 96 § sjölagen, från den föreslagna lagens tillämpning undantagit styrman och maskinist. Berörda bestämmelse i 96 § sjölagen tillämpas för närvarande i praktiken så, att då å samma fartyg flera styrmän eller maskinister finnas, förste styrmannen och övermaskinisten icke åtnjuta övertidsersättning, medan sådan utgår till övriga styrmän och maskinister. Är allenast en styrman eller en maskinist anställd å fartyget, uppbär jämväl denne övertidsersättning. I sistnämnda fall har ju ende styrmannen resp. ende maskinisten samma ansvar och i övrigt samma ställning som i andra fall förste styrmannen resp. övermaskinisten. Det har då synts sakkunniga inkonsekvent att göra någon åtskillnad i fråga om övertidsersättningen mellan de olika sjömännen inom de båda ifrågakvarande befälsgrupperna. Frånsett frågan om övertidsersättning, torde särskilt vad angår styrmännen, behovet av begränsning i arbetstiden vara väl så starkt som inom någon annan av de olika besättningskategorierna. Från styrmännens sida har också denna synpunkt kraftigt framhållits. Givetvis befriar icke den omständigheten, att arbetstiden begränsas, vederbörande från det med hans ställning ombord förenade ansvar. Är fara å färde, träder 8 §:ens bestämmelse

rörande arbete för fartygets säkerhet i tillämpning, varför säkerheten icke lär äventyras genom att jämväl övermaskinist underkastas stadgandena i den föreslagna lagen. Att då ensamt undantaga övermaskinisterna från lagens tillämpning hava sakkunniga funnit obefogat.

## 2 §.

*1 mom.* Den ombord anställde, vilkens arbetstid regleras i den föreslagna lagen, benämnes i förslaget sjöman. Sjöman i denna mening bliver således även kvinna, tillhörande kökspersonalen.

*2 mom.* Det har syntts riktigast att, såsom nu sker ombord, från arbetstiden avräkna måltidsrasterna. Även annat uppehåll i arbetet om minst en timme skall jämväl ej inräknas. Denna gräns är satt, emedan det ofta händer, att besättningen under kortare tider kan få göra nödtvungna uppehåll i det egentliga arbetet, men ändock måste kvarstanna på arbetsplatsen i ständig beredskap (»stand by») och sålunda då ej åtnjuter egentlig fritid. Bliver uppehållet så varaktigt som en timme, lär däremot besättningen i regeln kunna lämna arbetsplatsen och sålunda beredas verklig ledighet från arbetet. Bestämmelsen har särskilt ansetts nödig för lokaltrafiksfartygen.

*3 mom.* De här begagnade fartbeteckningarna brukas ock i kungl. förordningen angående fartygs byggnad och utrustning av den 23 december 1915 samt hava samma sakliga innebörd som dessa. Sakkunniga hava emellertid funnit anmärkningsvärt, att skillnad göres i sjösäkerhets-hänseende beträffande fart å Nordsjön, å ena sidan, söder om linjen Esbjerg—Texel och, å andra sidan, norr om denna linje. Det torde vara svårt att anföra något verkligt bärande skäl för att farten söder om berörda linje, vilken betraktas som östersjöfart, skulle vara mindre farlig än övrig fart i Nordsjön. Snarare torde den exempelvis vid nordlig storm med hänsyn till närheten av den farliga och svårtillgängliga kusten kunna anses farligare än farten längre ut i Nordsjön. Sakkunniga torde för sin del komma, att i andra sjöfartssäkerheten närmare berörande författningsförslag, som sakkunniga hava för avsikt framlägga, föreslå borttagandet av berörda skillnad. Skälet varför så ej nu sker är att denna sak i nu förevarande fråga är skäligen betydelselös.

## 3 §.

Bestämmelserna i denna paragraf hava tillämplighet vare sig fartygets uppehållsort är hamn i detta ords, så att säga, tekniska betydelse eller fartyget ligger å öppen redd.

Åtskillnad har gjorts på fartyg, som oavbrutet ligger i hamn mera

än tjugufyra timmar, och fartyg, vars oavbrutna uppehåll i samma hamn uppgår till högst tjugufyra timmar. Som redan ovan berörts och jämväl lätt inses, äro i regeln förhållandena, sålunda även beträffande skeppstjänsten, helt olika i hamn och till sjöss. Det har då icke syntts lämpligt att, därest uppehållet i hamn är jämförelsevis kortvarigt, ovillkorligen föreskriva, det arbetet ombord skall i allo inrättas, sådant det i regeln är anordnat i hamn. Vid kortare uppehåll i hamn bör befälhavaren få kunna behålla sjövakterna.

De i 1 mom. meddelade bestämmelserna hava ock tillämpning å de i 4 § 2 mom. b) omförmälda fartyg, d. v. s. exempelvis passagerarångarna i Stockholms skärgård, i de fall då dessa komma att ligga oavbrutet i samma hamn mera än tjugufyra timmar. Detta inträffar ju särskilt under vår- och höstseglationerna, då väl i allmänhet trafiken åtminstone på avlägsnare orter i skärgården inskränkes till varannandagsturer. Följden härav bliver, att arbetstiden för sjöman å sådant fartyg under dessa förhållanden bliver kortare, än den i 4 § 2 mom. b) eljes föreskrivna maximitid.

1 mom. a) Sakkunniga hava med det föreslagna medgivandet, att överenskommelse må träffas mellan befälhavare och besättning om arbetstidens förläggande till annan tid av dygnet än den här föreskrivna icke avsett, att avsteg från föreskriften skall göras när som helst. Detta lärers väl också förebyggas därigenom, att förutsättningen för ett dylikt avsteg alltid bliver besättningens samtycke. Medgivandet avser att möjliggöra en efter förhållandena till tiden bättre avpassad förläggning av arbetet, då fartyg ligger i hamn i tropikerna, än den såsom regel i paragrafen föreskrivna.

1 mom. b) Till den personal, kökspersonalen, som ju i denna punkt avses, äro att hänföra stuart, kock, upppassare m. fl. ävensom all kvinnlig personal ombord. Kökspersonalen måste givetvis tillförbindas, att i händelse ovan sagd överenskommelse träffas mellan befälhavaren och den övriga besättningen, förrätta sitt arbete å därefter avpassad tid av dygnet.

2 mom. I detta moment avses dels fartyg, å vilka till sjöss skeppstjänst är indelad i vakter, dels fartyg, vilkas resor i regeln kräva högst tolv timmars oavbruten gång, exempelvis passagerarångarna i Stockholms skärgård under sommarseglationen samt bogserångfartyg, som ej hava långfärdsbogsering, ävensom alla andra fartyg, som ombesörja lokal sjötrafik, exempelvis hamnfärjor och ångslupar. Å alla dessa olika slag av lokaltrafiksfartyg kan någon skillnad givetvis ej göras mellan den här åsyftade vistelsen i hamn och vistelsen till sjöss eller mellan helg- och söckendag.

3 mom. Det har gjorts gällande en önskan från sjömanshåll, att



sjöman måtte bliva tillförsäkrad rätt till ledighet för att kunna bliva i tillfälle att göra nödiga uppköp eller att i utländsk hamn besöka exempelvis svenskt konsulat. För tillmötesgående härav hava bestämmelserna i detta moment tillkommit. Dock har ovillkorlig rätt i sådant avseende kunnat tillerkännas sjöman, allenast då fartyget oavbrutet uppehåller sig i samma hamn mera än fyratioåtta timmar. Nu finnas fartyg, som hart när aldrig befinna sig i en och samma hamn utan avbrott mera än fyratioåtta timmar, till exempel malmfartygen, vilkas lastning eller lossning på grund av särskilt vidtagna anordningar kan ombesörjas på kortare tid. Då i regeln besättningen på dylika fartyg ej i större omfattning deltagar i lastnings- eller lossningsarbetet torde även härvidlag landgångsledighet kunna lämnas. I sådana och även andra dylika fall, där fartygets avgång ej därigenom fördröjes, skall även här avsedd ledighet åtnjutas.

#### 4 §.

*1 mom. a)* Genom föreskriften, att skeppstjänsten skall indelas i »brukliga» vakter, hava sakkunniga velat å ena sidan förebygga en ojämnare fördelning av arbetstiden å de båda dygnen och å andra sidan lämna vederbörande tillfälle använda vilket brukligt vaktssystem som helst. Bestämmelserna innefatta för vissa fall trevaktssystem för styrmän, maskinister, eldare, smörjare och kollämpare.

*1 mom. b)* Alla sjömän, vilkas skeppstjänst icke är indelad i vakter, anses i lagförslaget såsom dagmän.

*2 mom. a)* Denna bestämmelse torde mera sällan komma till tillämpning, då den förutsätter, att fartyg, där skeppstjänst är indelad i vakter, skulle göra en så kort resa som högst tolv timmar.

*2 mom. b)* Beträffande denna punkt hänvisas till vad ovan anförts om här avsedda fartyg i motiveringen till 3 § 2 mom. De sextiotre timmarna motsvara, fördelade på veckans sju dygn, nio timmar per dygn, d. v. s. samma arbetstid som för sådan dagman å övriga fartyg, som ej tillhör kökspersonalen. Arten av den trafik, som en del av dessa fartyg utövar, gör ej vidare inskränkning lämplig, än att arbetstiden under två dygn ej må överstiga tjugufyra timmar eller arbetstiden för vaktindelad sjöman å annat fartyg. Även å dessa fartyg har för kökspersonalen tillmätts en arbetstid av tolv timmar om dygnet.

#### 5 §.

Bestämmelserna i denna paragraf omfatta alla fartyg utom de nyss berörda lokaltrafiksfartygen och åsyfta att reglera arbetstiden vid fartygs

*Skeppstjänstkommitterade.*

ankomst till eller avgång från hamn. För dessa större fartyg måste då en särskild anordning av skeppstjänsten genomföras, som icke helt liknar varken sjö- eller hamntjänsten, varför ock särskilda bestämmelser för dessa fall krävas. Emellertid fastställs här, som synes, under det dygn, då fartyg avgår från eller ankommer till hamn, jämte det omedelbart föregående eller omedelbart påföljande samma arbetstid som till sjöss, dock att dagman vid dessa tillfällen kan få längre arbetstid än till sjöss. Härvidlag kan nämligen ej åtskillnad göras mellan dagmännen och den övriga besättningen. Dagman är ofta en äldre och erfarnare sjöman, som med hänsyn härtill i viss mån leder arbetet vid sådana tillfällen å den post, han fått sig anförtrord. Hans insats kan sålunda ej undvaras, då arbete av besättningen i övrigt kräves. Den skeppstjänst, som i 5 § avhandlas, bör ock kunna åläggas besättningen å vilken tid av dygnet som helst, å helgdag liksom å söckendag samt utan inskränkning beträffande arbetets art och är att under alla omständigheter anse såsom ordinarie arbete, varför ingen särskild ersättning utgår.

## 6 §.

*1 mom.* I detta moment stadgas om övertidsarbete å lokaltrafiksfartygen samt medgives en utökning av den högsta ordinarie arbetstiden under två dygn med sex timmar, d. v. s. en sammanlagd arbetstid av trettio timmar under två dygn eller i medeltal femton timmar om dygnet.

*2 mom.* Här lämnas föreskrift om övertidsarbete i hamn å alla andra fartyg än de nyss nämnda, i 1 mom. avsedda fartyg eller med andra ord större fartyg. Med tillämpning av dessa bestämmelser skulle en befälhavare kunna använda en sjöman till arbete intill fjorton och en halv timmar om dagen. För övertidsarbete på helgdagar kan ej viss bestämd tid angivas, då tiden för det ordinarie arbetet icke kan fixeras. Den sammanlagda arbetstiden på en helgdag kan emellertid uppgå till samma antal timmar som den ordinarie arbetstiden under söckendag. Rätten att använda sjöman å övertid till så tungt arbete som lastning eller lossning har ansetts böra inskränkas på sätt som skett. Denna inskränkning har dock icke gjorts ovillkorlig, utan kan hävas för det fall, att fartygets avgång genom densammas vidmakt-hållande skulle *onödigtvis* fördröjas. Denna möjlighet till hävande av inskränkingen är avsedd att tillfälligtvis möjliggöra viss skyndsamhet. Till lastning och lossning bör även räknas arbete, som därmed sammanhänger, såsom vinschtjänst, räkning av gods, bevakning å däck och i lastrum, förtöjning av lastpråmar m. m.

3 mom. Övertidsarbete till sjöss medgives med sex timmar under två omedelbart på varandra följande dygn. I detta fall bliver den längsta arbetstiden under ett dygn tjugu timmar, d. v. s. det svenska vakt-systemet användes, och under det dygn, då sjömannen har fjorton timmars ordinarie arbetstid, utökas denna med alla de för två dygn med-givna sex timmarnas övertidsarbete.

4 mom. Denna inskränkning gäller allt övertidsarbete, vare sig detsamma utföres endera till sjöss eller i hamn eller både till sjöss och i hamn.

## 7 §.

Sakkunniga hava ansett det ur mer än en synpunkt innebära en avsevärd fördel, om en viss grund för övertidsersättningens beräkning kunde i lagen uttryckligen föreskrivas. Att sakkunniga åsyftat, det denna beräkningsgrund icke finge frångås genom överenskommelse, synes av den föreslagna bestämmelsen i 9 §. Det har då gällt att finna en grund av sådan allmängiltighet, att densamma ej alltför ofta tarvade ändring. En sådan grund hava sakkunniga trott sig finna i fastställandet av en viss relation mellan övertidsersättningen och den så att säga ordinarie lönen. Genom en dylik anordning synes övertidsersättningen alltid komma att smidigt anpassa sig efter värdet av vederbörandes arbetskraft vid varje tidpunkt. Så sker för övrigt redan beträffande transportarbetarna, i det att övertidsersättningen utgår med viss procentuell förhöjning å ordinarie arbetslönen, vanligen femtio samt för sön- och helgdagsarbete sjuttiofem å etthundra procent. En dylik förhöjning anse sakkunniga rimlig även i fråga om ersättningen för sjömans övertidsarbete.

Emellertid möta vissa svårigheter att så exakt som då fråga är om industriarbetare bestämma storleken av sjömans ordinarie ersättning, vilken härvidlag måste evalveras i visst belopp per timme, då ju övertidsersättningen kommer att gälla visst antal timmars arbete. Med utgångspunkt från en viss ordinarie arbetstid för sjömannen kan ju sägas, att hans månadslön, som skall vara ersättning för den tid han arbetar, låter sig omsättas i ett visst belopp per timme. Övertidsarbete förekommer väl vidare huvudsakligen i hamn, och för arbetet i hamn hava sakkunniga föreslagit en ordinarie tid av åtta och en halv timmar per dygn. Om man därjämte för enkelhetens skull beräknar tjugusex arbetsdagar i månaden, erhålles ett antal arbetstimmar av  $8\frac{1}{2} \times 26 = 221$ . Delas den fastställda månadslönen med detta tal, framkommer beloppet av den timpenning, sjömannen erhåller för det ordinarie arbetet i hamn.

Anser man nu i likhet med sakkunniga, att timpenningen för övertidsarbete bör utgå med femtio procents förhöjning å den ordinarie timpenningen, bliver ju den divisor, varmed månadslönen skall delas för att erhålla övertidsersättningen per timme =  $221 : 1.5 = 147$ , vilket tal avrundats till 150.

Sakkunniga förbise givetvis icke, att 221 icke är det exakta antalet arbetstimmar i månaden, då ju sjömannen till sjöss, om hans skeppstjänst är indelad i vakter, i regeln arbetar tolv timmar om dygnet, eller om han är dagman, nio timmar eller om han tillhör kökspersonalen, såväl i hamn som till sjöss, tolv timmar. Att lägga det antal timmar, sjöman verkligen arbetat under månaden, till grund för beräkandet av övertidsersättningen, kunde väl anses teoretiskt riktigast, men låter sig knappast genomföra. I övrigt synes sakkunniga fullt rimligt att till grund för beräkandet av den ordinarie timpenningen lägges den arbetstid, som befunnits böra vara den normala och som, därest icke eljes hinder mött, borde hava tillämpats även till sjöss.

För övertidsarbete å helgdag ävensom för sådant övertidsarbete å söckendag, som avser lastning och lossning och som utföres å det andra av två på varandra följande dygn, bör högre övertidsersättning utgå och då förslagsvis dubbelt så hög som eljes. Divisorn blir då  $150 : 2 = 75$ .

I nedanstående tabell givas några exempel å övertidsersättning enligt de föreslagna grunderna:

Månadslön	Ordinarie timpenning	Övertidsersättning per timme	
		= $\frac{1}{150}$ av månadslönen	= $\frac{1}{75}$ av månadslönen
50 kr.	0.23 kr.	0.33 kr.	0.66 kr.
100 »	0.45 »	0.67 »	1.34 »
150 »	0.68 »	1.00 »	2.00 »
200 »	0.90 »	1.33 »	2.66 »

Sakkunniga hava ock övervägt, huruvida icke en minimi- och en maximigräns borde sättas för övertidsersättningen. Det har sålunda framhållits, att en övertidsersättning, understigande femtio öre, knappast borde förekomma. Å andra sidan har anmärkts, att då månadslönen för visst befäl för närvarande kan uppgå till sexhundra kronor, övertidsersättningen per timme skulle för sådant befäl komma att uppgå till fyra respektive åtta kronor. Sakkunniga hava dock ansett sig icke böra föreslå någon begränsning vare sig nedåt eller uppåt, och detta av det skäl, att den föreslagna grunden för övertidsersättningen så smidigt ansluter sig till månadslönens storlek. Skulle det inträffa, att

penningvärdet steger så, att t. ex. en månadslön av femtio kronor skulle anses skälig, då måste även en timpenning av tjugutre öre vara skälig och givetvis jämväl en övertidsersättning av femtio procent däröver, eller trettiotre öre bliva skälig, huru låg den än för närvarande kan synas. Detsamma har givetvis sin tillämpning på en övre gräns.

Genom att övertidsersättningen stiger till mera avsevärda belopp torde ock åstadkommas en viss garanti för att övertidsarbete icke utan vägande skäl ålägges besättningen och främjas sålunda det syfte man genom arbetstidens begränsning vill nå.

Det må framhållas, att sakkunniga använt uttrycket månadslön för att angiva, att till grund för beräkandet av övertidsersättningen skall ligga ej blott grundhyran, utan även eventuellt dyrtidstillägg, varemot icke naturaförmåner, såsom mat och bostad, skola inräknas. Denna senare ersättning utgår ju, vare sig övertidsarbete förekommer eller ej.

Genom den föreslagna bestämmelsen, att ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle, hava sakkunniga, bl. a., velat förebygga det missförhållandet, att befälhavaren under sjömans fritid, kanske nattetid, använder honom i olika omgångar till arbete, som för varje gång tager allenast en kortare tid i anspråk, och sedan med sammanräkning av de olika tiderna inskränker sig till att härför lämna ersättning, som om arbetet pågått i en följd.

## 8 §.

Då sjölagen ålägger befälhavaren att lämna sådan hjälp, som avses i b), hava sakkunniga ansett skäligt att han ock tillförsäkras rätt att använda vederbörande sjöman i erforderlig utsträckning beträffande arten av arbetet, arbetstiden eller dennas förläggning under dygnet samt utan skyldighet att härför lämna särskild ersättning. Vad nu är sagt gäller i tillämpliga delar jämväl föreskrivna övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap. Den här åsyftade askhissning är den varje vakt regelbundet återkommande.

## 9 §.

Om en lag som den föreslagna kommer till stånd, böra enligt sakkunnigas mening ej densammes syften få omintetgöras genom privata överenskommelser.

## 10 §.

Dessa anteckningar äro nödvändiga, bl. a., för utövande av den tillsyn, som enligt 12 § åligger fartygsinspektör. Då dessa anteckningar

måste vara tämligen detaljerade för att bliva verkligt upplysande, torde därför böra avses en särskild journal, då utrymme ej läter kunna beredas i skeppsdagboken.

Övriga bestämmelser i paragrafen, som äro hämtad från sjölagens stadganden rörande skeppsdagboken, torde icke kräva särskild motivering.

## 12 §.

För närvarande finnas inga statsfunktionärer, åt vilka denna tillsyn mera lämpligt kan anförtros än fartygsinspektörerna.

## 13, 14 och 15 §§.

Då sakkunniga icke ansett lämpligt föreslå straff för träffande av överenskommelse, som avses i 9 §, återstår ingen förseelse mot denna lag att bestraffa, som sjöman i denna sin egenskap kan begå. Sjöman är enligt sjölagen skyldig att vid äventyr av där för olika fall stadgade straffpåföljder hörsamma befälhavarens befallning att utföra visst arbete, även om befallningen skulle stå i strid mot bestämmelserna rörande arbetstiden. Har befälhavaren genom åtgärden i fråga överträtt nyssnämnda bestämmelser, kan sjömannen anmäla befälhavaren till åtal även som, därest övertidsbetalning ej erlägges i vederbörlig ordning, göra gällande fordran mot befälhavaren genom stämning inför vederbörande domstol.

## 17 §.

Böterna torde lämpligen böra komma till användning för något ändamål, som är till fromma för sjömännen själva, exempelvis sjömanshusens understödsverksamhet.

*Lagens  
i kraft trä-  
dande*

Med hänsyn till den internationella karaktär, som måhända i högre grad tillkommer sjöfartsnäringen än någon annan näring hade det, såsom sakkunniga redan tidigare haft tillfälle framhålla, utan tvivel varit med lämplighet förenat, att förevarande angelägenhet liksom jämväl övriga spörsmål beträffande sjöfolkets arbets- och levnadsförhållanden kunnat samtidigt bliva föremål för enhetliga bestämmelser inom så stor del av världen som möjligt eller åtminstone inom de nordiska länderna. Som bekant, har ej något samarbete i dessa avseenden kommit till stånd. Å andra sidan måste en sammankoppling av dessa frågor med den numera beslutade nordiska sjölagsrevisionen givetvis medföra dröjsmål med dessas ordnande. Det torde föröfrigt finnas anledning antaga, att det ej kommer att dröja alltför länge, innan man,

såsom ju redan skett i Norge, även i andra länder kommer att upptaga desamma till lösning, väl då närmast i anslutning till en normalarbetsdag av åtta timmar.

Några särskilda övergångsbestämmelser hava sakkunniga icke funnit nödigt föreslå, då tiden till lagens ikraftträdande, om detta sättes till den 1 januari 1920, torde vara tillräcklig för vederbörande att inrätta sig för lagens fulla tillämpning.

De sålunda föreslagna bestämmelserna om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg avvika i åtskilliga avseenden från vad nu är stadgat i 44 och 96 §§ sjölagen. De sistnämnda böra därför, därest den nu föreslagna lagen varder genomförd, i antydde delar ej längre vara gällande för fartyg, därå lagen om begränsning av arbetstiden skall äga tillämpning. Detta gäller, vad angår 44 §, allenast bestämmelsen om arbete å frivakter samt å sön- och helgdagar, men beträffande 96 § samtliga bestämmelser. Vad särskilt beträffar berörda bestämmelse i 44 §, synes densamma bliva överflödig och torde dessutom dess obestämda avfattning göra den svår att praktiskt rätt tillämpa. Syftet med densamma torde härvidlag i nödig mån vinnas genom bestämmelserna i lagförslagets 6 och 7 §§. Särskilt lära övertidsarbetets begränsning och övertidsersättningens beräkande, på sätt sakkunniga föreslagit, innebära tillräcklig säkerhet för att övertidsarbete ej i oträngt mål kommer att tillgripas.

*Ändring i  
sjölagen.*





# SÄRSKILDA MENINGAR



### Särskild mening av herr Eliason:

#### 8 § a).

Denna bestämmelse är alltför tänjbar och kan lätt utnyttjas på ett sätt, som bliver oförmånligt för besättningen och gör hela syftet med den nu ifrågasatta lagen illusoriskt.

Sålunda kan enligt min mening en befälhavare låta sin besättning på fritid utföra åtskilliga arbeten, som utan omedelbar fara för fartygets säkerhet eller eljes utan olägenhet mycket väl kunde anstå. Han kan också tänkas uppskjuta ett arbete, som avser fartygets säkerhet, till den ordinarie arbetstidens slut, därför att det blir billigare för redaren, att arbete, som ej räknas till säkerhetsarbete, utföres på den ordinarie arbetstiden och ej på övertid, då ju särskild ersättning skulle få betalas.

Ett annat fall av missbruk av den föreslagna bestämmelsen må framhållas. Ett fartyg gör haveri efter att hava tillryggalagt allenast en tredjedel av sin resa. På grund av fartygets tillstånd lär befälhavaren med stöd av bestämmelsen i fråga vara fullt berättigad att hålla besättningen till arbete även å fritiden utan särskild ersättning under hela den kanske mycket långa tid, som erfordras för att nå bestämmelseorten. Genom att på detta sätt föra fartyget till resans mål har befälhavaren främst velat tillgodose redarens och befraktarens intressen. Hade han nämligen endast haft hänsynen till fartygets säkerhet för ögonen, hade han kunnat nå detta syfte genom att införa fartyget till närmaste hamn, dit vägen måhända varit ganska kort. Jag förmenar nu, att befälhavaren genom att handla så, som ovan antagits, gör sig skyldig till missbruk av besättningen till förmån för redarens och befraktarens ekonomiska intressen.

Det måste därför krävas, att vid den slutliga avfattningen av ifrågavarande bestämmelse tillses, att icke sådana missförhållanden, som jag nu berört, kunna uppstå.

Låter detta sig icke göra, skulle åtskilligt kunna vinnas i det av mig framhållna syfte genom inrättandet av en institution av opartiska sakkunniga, som finge rätt att avgöra vad arbete, som skulle räknas till arbete för fartygets säkerhet.

---

**Särskild mening av herrar Eliason och Roth:**

3 § 1 mom. a).

Vi kunna icke biträda förslaget om en daglig arbetstid i hamn av åtta och en halv timmar, även om härför kan synas tala den omständigheten, att sjömannen bor på arbetsplatsen och således ej röner den inskränkning i fritiden, som i allmänhet drabbar andra arbetare med den tid, som åtgår för tillryggaläggandet av viss väg till och från arbetsplatsen. Nämda skäl torde nämligen vara av underordnad betydelse i jämförelse med det faktum, att sjömannen den tid fartyget är till sjöss — vilken tid ju vida överstiger tiden för vistelsen i hamn — fortfarande kommer att vara underkastad den alldeles för långa arbetstiden av i regeln minst tolv timmar alla veckans sju dagar, vartill kommer, att arbetet pågår även om natten. Sjömannen har dessutom enligt vår mening ett mödosammare arbete än de flesta andra arbetare. Det torde då vara skäligt, att sjömannen erhåller den lindring i hamn, som arbetstidens avkortning till åtta timmar skulle innebära.

Vi föreslå därför att sjömans arbetstid, då fartyget ligger i hamn, fastställas till åtta timmar.

---

**Särskild mening av herr Jordman:**

1 §.

Med avseende å »Förslag till lag om begränsning av arbetstiden å svenska fartyg» har undertecknad en från sakkunnigas majoritet avvikande mening, i det jag anser, att å fartyg, där det finnes mer än en maskinist, övermaskinisten i likhet med befälhavaren bör undantagas från lagens tillämpning.

Att uppdraga några gränser för övermaskinists arbets- och fritid torde i de flesta fall vara omöjligt, då han enligt 80 § sjölagen är ansvarig för fartygets samtliga ångpannors och maskiners behöriga drift och skötsel. Att detta ansvar ej upphör vid den ordinarie arbetstidens eller vaktens slut, torde vara uppenbart.

I lag fastställd arbets- resp. fritid för övermaskinist måste medföra, att övermaskinisten, i likhet med den övriga, lagen underkastade personalen ombord, under sin »fritid» verkligen anser sig vara fri och således ej under några förhållanden, eller kanske endast under särskilt kritiska sådana, vara skyldig att övervaka driften och skötseln av den materiel, som står under hans tillsyn. Att sjösäkerheten under sådana förhållanden mången gång skulle komma att äventyras, torde ligga i öppen dag, då densamma i vidsträckt mån beror på övermaskinistens omtanke, förutseende och beräkningar.

En bestämd arbetstid för övermaskinist torde icke, utan att medföra stora olägenheter, kunna preciseras, och då hans fritid således måste bliva beroende av för tillfället rådande omständigheter, anser jag det oriktigt att under lagens tillämpning hänföra en befattning, å vilken denna icke med full rättvisa kan tillämpas.

Enligt sakkunnigas mening torde övertidsarbete böra endast i fall av verkligt behov ifrågakomma, och övermaskinisten bör därför fritagas från möjligen förekommande misstankar att för egen ekonomisk vinning föranstalta om övertidsarbete för sig och honom underordnad personal.

Då övermaskinisten såsom överordnad den övriga maskinpersonalen i varje fall skall övervaka denna personals arbete och i de flesta fall torde vara den enda man ombord, som kan avgöra, huruvida i förekommande fall övertidsarbete är nödvändigt eller icke, anser jag, att övermaskinist ej bör erhålla särskild ersättning för övertidsarbete.

På grund av det anförda tillåter jag mig föreslå, att från lagens tillämpning undantages jämväl skeppstjänst, som utföres av övermaskinist.

#### **Särskild mening av herr Nordborg:**

Regleringen av befäls och manskaps arbetstid å svenska handelsfartyg får, alldenstund sjöfarten är i eminent grad internationell och för sin tillvaro beroende av därigenom uppkomna förhållanden, enligt min mening icke betraktas som en rent inre, Sverige enbart berörande fråga.

Om vår sjöfartsnäring skall kunna bestå i konkurrensen, måste noga aktgivas på att för densamma icke tillskapas betingelser och villkor, som giva den en mera bunden och i utgångsläget mera ogynnsam ställning än nödigt är. Av denna näringens internationella karaktär följer, att sådana frågor som den förevarande och för övrigt alla de spörsmål, vilka tillhöra sakkunnigas uppdrag, exempelvis bemanningen, bostäderna ombord, kosthållet m. m. måste ses ur en internationell synvinkel. De böra helst ordnas genom en allmän internationell överenskommelse på likformigt sätt. Kan ej detta ske, borde avvaktas de ledande sjöfartsnationernas mått och steg på området, vilka vi sedan möjligen kunde följa. Åtminstone borde icke den tanke, varåt sakkunniga i ett utlåtande till Kungl. Maj:t tidigare givit uttryck, hava övergivits, nämligen att i samförstånd med de övriga nordiska länderna söka åstadkomma för de tre länderna gemensamma normer för ordnandet av dessa förhållanden. Jag håller alltså före, att vi i vårt land icke böra vidtaga några åtgärder i det syfte, som förevarande förslag av sakkunnigas majoritet avser, annat än i fullt samförstånd med de ledande sjöfartsnationerna eller åtminstone våra nordiska grannländer.

Jag vill vidare framhålla, att det lagförslag, som sakkunnigas majoritet nu framlagt, bär en avgjort ensidig prägel och är ett uttryck allenast för de ombord anställdas önskemål och uppfattning av föreliggande fråga. Sammansättningen av de sakkunniga gör detta oundvikligt. Icke mindre än fyra av de åtta ordinarie sakkunniga representera besättningens olika kategorier, medan sjöfartsnäringens idkare, redarna, endast äro företrädade av mig som ordinarie representant. Detta sakförhållande röner intet som helst inflytande av den omständigheten, att en representant för segelfartygsredarna varit tillkallad och deltagit i arbetet, i vad detsamma avsett segelfartygen.

Det torde också vara allmänt bekant, att inom näringen finnas olika kategorier, såsom utrikes fart, kustfart, skärgårdsfart, kanalfart o. s. v. Utan vidare torde kunna inses att dessa olika kategorier i mångt och mycket äro beroende av skilda villkor och betingelser. Den mera ingående kännedomen om dessa kan givetvis icke gärna vara förknäad hos en person, och min — likasom för övrigt personalrepresentanternas — sakkunskap omfattar närmast den utrikes farten. En följd härav borde hava varit att representanter för redarna inom de övriga farterna bort tillkallas av sakkunniga för lämnande av upplysningar och råd, helst som sakkunniga genom utsändandet av sina frågeformulär givit de ombord anställda tillfälle att yttra sig i ämnet. Så har emel-

lertid icke skett, sannolikt till nackdel för förslagets lämplighet för dessa farter.

Slutligen måste den tid, som stått sakkunniga till buds för behandlingen av nu ifrågavarande spørsmål, betecknas som alldeles otillräcklig för att säkerställa ett ens under de givna förutsättningarna väl avvägt förslag.

På grund av vad jag sålunda anfört tvekar jag ej att som min mening uttala, att genomförandet av det utav sakkunnigas majoritet framlagda lagförslaget skulle, så länge sådan lagstiftning icke förefinnes i andra sjöfarande länder, innebära en fara för vårt lands sjöfartsnäring, som isynnerhet under nuvarande ovissa förhållanden icke kan överskattas.

Jag övergår nu att i anslutning till de olika bestämmelserna i lagförslaget närmare utveckla min skiljaktiga mening.

### 1 § e).

Sakkunniga hava föreslagit, att segelfartyg i vissa inskränkta farter skola undantagas från lagens tillämpning, och hava i sin motive-ring framhållit, att det av flera skäl befunnits olämpligt, för att ej säga omöjligt, att för dessa fartyg lämna några arbetstidsföreskrifter. Sakkunniga anmärka därjämte, att dessa fartyg för övrigt ofta torde vara bemannade av medlemmar av samma familj, vilkas anställning därför icke syntes kunna betraktas jämförlik med en vanlig sjömans.

Då förmodligen samma skäl kunna förefinnas för att även för mindre motor- och ångfartyg i vissa farter göra enahanda undantag, vill jag framhålla den synnerliga önskvärdheten av att även sådana fartyg måtte, i den mån efter utredning kan befinnas vara skäligt, undantagas från lagens tillämpning.

### 2 § 1 mom.

I synnerhet om den ordinarie arbetstiden i hamn sättes så kort och möjligheterna till övertidsarbete underkastas en så långt gående inskränkning, som sakkunniga ifrågasatt, verkar den här föreslagna bestämmelsen om annat uppehåll i arbetet än måltidsrast synnerligen oförmånligt för rederinäringen. Under vidriga förhållanden, t. ex. en mycket regnig dag under lastning eller lossning av ömtåliga varor, kan den effektiva arbetstiden bli minimal med därav följande försening av fartygets expedition, vilken försening kan medföra stora ekonomiska

förluster. För att i någon mån råda bot härför, bör tidslängden av frågavarande uppehåll avkortas åtminstone till en halv timme.

### 3 §.

*1 mom. a).* Den ovan framhållna faran av att överhuvud vidtaga en begränsning av de ombordvarandes arbetstid kommer givetvis, utom i fråga om övertidsarbetets inskränkning, här mest till synes, då ju här föreslås den skarpaste begränsningen av arbetstiden. Frånsett denna fara lider förslaget i denna del av det felet att även i ett annat avseende bortse från det praktiska livets och näringens krav. Själva lastningen och lossningen av ångfartyg verkställas i regel av stuveriarbetarna i hamnarna. Men befälet och däcksmanskapet komma också ofta i sin helhet till användning vid dessa arbeten, ity att besättningsmännen under befälets tillsyn sköta vinscherna, räkna godset, verkställa lagning av söndrigt emballage samt fungera som vaktmän både på däck och i lastrummen. Givet är då, att dessas arbetstid står i ett så intimt sammanhang med stuveriarbetarnas, att densamma icke kan sättas kortare än stuveriarbetarnas. Emellertid vet envar, som äger någon kännedom om hithörande förhållanden, att ombord å fartyg dessutom förekomma en del andra nödvändiga arbeten i samband med själva lastnings- eller lossningsarbetet, nämligen förtöjning av lastpråmar, av- och påluckning, tillsyn å förtöjningar och landgångar, båttjänst för ombord- och ilandförande av stuveriarbetarna m. m. Allt detta måste utföras av besättningen, i de fall då stuveriarbetarna icke taga någon befattning därmed. En oavvislig följd härav synes alltså bliva en längre arbetstid för besättningen än för stuveriarbetarna. Detta hava sakkunniga även insett och motivera endels härmed den halvtimme utöver åtta timmar som de föreslagit. Sakkunniga hava även i sin motivering framhållit, att då industriarbetarnas arbetsplats i regeln eller åtminstone mycket ofta är belägen på ett större eller mindre avstånd från hans bostad, medan sjömannens arbetsplats och bostad icke äro på sådant sätt åtskilda, en utökning av sjömannens ordinarie arbetstid med hänsyn därtill ansetts befogad. Men med denna motivering måste utgångspunkten bliva en arbetstid för stuveriarbetarna av allenast åtta timmar. Såvitt jag har mig bekant, är emellertid såväl i Sverige som annorstädes denna arbetstid i regeln längre. Även för den händelse en normalarbetsdag om åtta timmar kan för stuveriarbetarna i vårt land inom en nära framtid bliva lagstadgad, bör dock icke det faktum förbises, att arbetstiden för andra länders stuveriarbetare därmed icke är i samma mån begränsad. Det måste då vara



principiellt oriktigt att för sjömännen fastställa en arbetstid, som till följd av ovan berörda förhållanden i regeln kommer att dagligen behöva överskridas, så mycket mer som möjligheterna till övertidsarbete samtidigt skulle inskränkas, i vissa fall, då besättningen ej kunde indelas i skift, till varannan dag.

Ej heller kan den skeppstjänst, som numera utföres av besättningen å ångfartyg i hamn och vars beskaffenhet ovan delvis angivits, anses vara förenad med så hårt och påkostande arbete, — såsom sakkunniga i motiven särskilt framhållit — att arbetet av denna anledning bör inskränkas på av sakkunniga föreslaget sätt. Detta arbete är väsentligt lättare än det av stuveriarbetarna utförda egentliga lastnings- eller lossningsarbetet.

Av sålunda anförda skäl anser jag, att den ordinarie dagliga arbetstiden i hamn, med undantag för kökspersonalen, bör liksom hittills utgöra tio timmar å söckendag.

*1 mom. b).* Då kökspersonalen i hamn svårigen lär medhinna att till klockan sju eftermiddagen avsluta förekommande diskning i anledning av aftonmåltiden, torde den tid, inom vilken denna personals arbetstid skall vara förlagd, lämpligen utsträckas till klockan åtta eftermiddagen, i likhet med vad föreslagits beträffande arbetstiden till sjöss. I det norska lagförslaget har även så skett.

#### 4 §.

*1 mom. a).* Bestämmelserna om att eldares arbetstid till sjöss skall göras beroende av fartygets fart eller antalet indikerade hästkrafter föregripa enligt min mening icke allenast sakkunnigas kommande arbete, vad detta rör utarbetandet av förslag till bemanningsskala för svenska handelsfartyg, utan även Kungl. Maj:ts ställningstagande till sakkunnigas definitiva förslag därutinnan.

För eldare bör därför bestämmas att, i likhet med vad som för övriga kategorier föreslagits, trevaktssystemet tillämpas, när antalet eldare medgiver, att så lämpligen kan ske.

I detta sammanhang vill jag även som min åsikt framhålla att de ifrågavarande, av sakkunniga föreslagna bestämmelserna äro alltför snävt tilltagna, varjämte de i motiven anförda siffrorna måste anses vara synnerligen approximativa. Det norska förslaget synes mig även i motsvarande del vara bättre avvägt än förevarande bestämmelser och på ett praktiskt sätt fylla de rimliga önskemål, vilka kunna uppställas i fråga om arbetstidens begränsning till sjöss. När trevaktsindelning

*Skeppstjänstkommitterade.*

äger rum, bör sjöman även vara pliktig att utom vakttjänstgöringen och utan extra ersättning utföra underhållsarbete intill en timme å söckendag. Liknande bestämmelser finnas i Frankrike rörande maskinpersonalen.

1 mom. b). Dagmännens ordinarie arbetstid till sjöss har hittills utgjort tio timmar å söckendag. Den tjänstgöring, som åligger dessa, är av sådan art, att sjömännen även med denna längre arbetstid gärna velat vara dagmän. Den är också i jämförelse med den övriga besättningens arbetstid till sjöss synnerligen lindrig.

Det synes mig därför icke finnas tillräckliga skäl att ytterligare begränsa arbetstiden för dagmännen.

## 5 §.

Något skäl för att arbetstiden vid här avsedda tillfällen skall för den del av besättningen, som till sjöss har så kort arbetstid som åtta timmar om dagen, vara kortare än för den övriga besättningen föreligger enligt min mening icke. Då ordinarie arbetstiden i hamn av sakkunniga föreslagits till åtta och en halv timmar, skulle väl för sjöman, vilkens skeppstjänst är indelad enligt trevaktssystemet, åtminstone hava föreslagits en arbetstid av sjutton timmar under två på varandra följande dygn.

## 6 § 2 och 4 mom.

Sjöfartens upprätthållande och tillväxt är till följd av dess beroende av förut omnämnda internationella förhållanden och den hårda konkurrensen i behov av den största snabbhet såväl i fartygets drift som vid lastning och lossning. Detta gäller icke blott det i reguljär trafik sysselsatta tonnaget med hänsyn till nödvändigheten att uppehålla traderna, utan jämväl tramptonnaget, särskilt då fråga är om fullgörandet av certepartibestämmelser. I båda fallen är saken av stor ekonomisk betydelse för vederbörande redare.

Fördenskull är det av största vikt, att möjligheten till övertidsarbete ej kringskäres alltför mycket. För den händelse den ordinarie arbetstiden i hamn varder begränsad till allenast åtta och en halv timmar per dag, bliver det än angelägnare, att utväg beredes att genom övertidsarbete vid förefallande behov kunna inarbета förlorad tid.

Med hänsyn härtill borde sammanlagda övertidsarbetet per vecka få uppgå åtminstone till det i norska förslaget bestämda antal timmar,

tjuguen, liksom, också i överensstämmelse med samma förslag, båttjänsten icke borde i vissa fall få räknas såsom övertidsarbete. Om tiden för övertidsarbetet det oaktat, för vecka räknat, inskränkes till aderton timmar, skulle olägenheten härav minskas, därest utnyttjandet av den samma icke bundes på sätt i sakkunnigas förslag skett. Det torde vara synnerligen svårt att inpassa övertidsarbete, som består av lastning och lossning, efter schemat sex timmar varannan dag eller att alltid undvika sådant arbete på sön- och helgdagar, helst som detta arbete måste rätta sig efter tillgången på last, d. v. s. arbetet fortgår så länge gods finnes, varmed man kan arbeta. Det vore därför lämpligt, att det bestämda antalet timmar per vecka finge tagas i anspråk i mån av behov med viss begränsning allenast varannan kväll. En sådan anordning bliver ju också nödvändig, därest besättningens ordinarie arbetstid sättes kortare än stuveriarbetarnas, med hänsyn till nödvändigheten att såsom redan ovan framhållits kunna använda besättningen till en hel del arbeten, som stå i samband med det av stuveriarbetarna utförda egentliga lastnings- eller lossningsarbetet och skola verkställas såväl under det sistnämnda arbete pågår som både före och efter detsamma. Dessa arbeten kunna icke anses vara av särskilt betungande natur, men torde å andra sidan svårigen kunna överlämnas åt arbetare från land. Sålunda kräver exempelvis vinschtjänsten vana och erfarenhet vid handhavandet särskilt då, såsom numera ofta är fallet, en modern vinschtyp användes.

Då dessa inskränkande bestämmelser även skulle gälla befälet, må framhållas, hurusom i följd därav lastning och lossning å övertid i många fall skulle omöjliggöras eller åtminstone få försiggå utan den kontroll, som är så nödvändig för tillsyn å fartyg och inventarier samt lastens skyddande och vederbörliga stuvning och varpå icke allenast dennas, utan jämväl de ombordvarandes och fartygets säkerhet är i väsentlig mån beroende. Dessa olägenheter skulle i synnerhet kunna göra sig gällande, för den händelse stuveriarbetarna arbetade i s. k. skift. Slutligen böra bestämmelser om begränsning av övertidsarbetet ej gälla för reguljära post- och passagerarångare eller för fartyg, som användas vid lastning eller lossning av dylika ångare, ej heller för arbete med resandes bagage, post eller gods, som lätt kan taga skada.

## 7 §.

Övertidsersättning bör, liksom hittills, icke utgå till sjöman, som i hamn gör nattvakt, eller till befäl, som sysselsatts med övertidsarbete, därest vederbörande erhåller motsvarande fritid om dagen. Det torde

vara en allmän erfarenhet, att nattvakttjänstgöringen av besättningen betraktas som en förmån till följd av den därför åtnjutna gottgörelsen av fritid om dagen. Nu rådande praxis eller avtal överensstämmer även med dessa av mig begärda undantag.

I fråga om grunderna för övertidsersättningens utgående synes mig förslaget icke innebära en lycklig lösning.

Månadslönens storlek är givetvis beroende av vederbörandes större eller mindre kvalifikationer. Men vid bestämmandet av övertidsersättningen lära dessa, särskilt vad angår befälet, icke skäligen böra tillmätas uteslutande avgörande betydelse. Då övertidsarbete förekommer, fördelas detta i möjligaste mån turvis, varav följer, att vederbörandes kvalifikationer i detta fall icke äro enbart avgörande annat än såtillvida, att befälsperson icke ersättes av någon av manskapet, däckstjänst icke utföres av någon tillhörande maskinbemanningen eller tvärtom. Det är därför rättvisare att fastställa lika ersättning för varje kategori, t. ex. samma belopp för samtliga styrmän eller samtliga maskinister o. s. v.

Även ett annat skäl talar mot att fastställa befälets övertidsersättning uteslutande med månadslönen som norm. Den som är något bekant med förhållandena ombord, känner väl till, att det icke sällan inträffar, att befälets övertidsarbete är av så föga maktpåliggande art, att vederbörande kan sova under större eller mindre del av den tid, för vilken han enligt de nu föreslagna bestämmelserna skulle kunna kräva övertidsersättning. Att under sådana förhållanden fastslå skyldighet för redaren att utbetala en så dryg övertidsersättning, som förslaget innebär, kan icke vara rimligt eller rättvist.

Om emellertid de av sakkunnigas majoritet förordade grunderna skola följas, är det enligt min mening nödvändigt, att de dock något modifieras genom införande av såväl en övre som en undre gräns för de ersättningsbelopp, som med tillämpning av desamma skulle utgå. För fastställande av dessa maximi- och minimiersättningar torde närmare utredning böra verkställas.

## 8 §.

Ehuru det väl kan anses för självfallet att de ombordvarandes och lastens säkerhet inbegripes i »fartygets säkerhet» äro dock, för större tydlighets vinnande, närmare bestämmelser härutinnan önskvärda.

Då dessutom besättningens skyldighet att, även å fritid och utan övertidsersättning, om nödigt, biträda vid fartygets framdrivande och manövrering, enligt den föreslagna formuleringen kan ifrågasättas, torde även i detta fall kompletterande bestämmelser vara behövlige.

För den händelse myndighet i hamn kräver vissa arbetens utförande, t. ex. viss rengöring, desinfektion eller förhalning, varvid befäl eller manskap helt eller delvis måste vara behjälpligt, bör verkställandet av sådant arbete icke vara omöjliggjort på grund av att den enligt förslaget föreskrivna maximiarbetstiden redan utnyttjats.

Föreskrift i syfte att förebygga detta bör därför inryckas i denna paragraf.

Bestämmelser saknas angående huru bör förfaras rörande uppstående tidsskillnad under fartygets gång.

Då tvistigheter lätt kunna uppstå tillfölje denna omständighet, synes bestämmelser därom även vara nödiga.

### **Särskild mening av herr Henricson:**

#### 3 § 1 mom. a).

Beträffande arbetstiden i hamn biträder jag i allo den av herr Nordborg uttalade särskilda mening i ämnet.

#### 7 §.

Övertidsersättningen bör enligt min mening begränsas såväl uppåt som nedåt. En dylik begränsning synes mig önskvärd, bland annat, på den grund att eljes för ett och samma arbete skulle få betalas ersättning till olika belopp, mellan vilka skillnaden kan bli oskäligt stor.

Ävenså anser jag icke, att den föreslagna högre övertidsersättningen skall under alla förhållanden utgå för arbete å här i riket brukliga helgdagar. Ligger nämligen fartyg i utländsk hamn å sådan helgdag, men densamma icke där firas, synes skäligt att åtminstone endast den lägre ersättningen utginge. Eljes kunde lätt andra nationers fartyg få en fördel, som mången gång kunde vara av betydelse.

## 8 § mom. a).

Här synes mig oundgängligen nödvändigt, att ett tillägg till den föreslagna bestämmelsen göres av det innehåll, att sjöman skall vara skyldig att i här avsedd omfattning göra skeppstjänst, som erfordras för segelfartygs framdrivande och manövrering. Eljes skulle segelfartyg vid ostadig vind eller motvind icke kunna utnyttja varje möjlighet att komma närmare resans mål eller att vid in- eller utgående passa visst tidvatten.

---

# VISSA REDOGÖRELSE





## Utredning rörande arbetstiden å svenska fartyg.

Sedan skeppstjänstkommitterade i juni 1918 till samtliga svenska rederier och fartygsägare utsänt frågeformulär rörande arbetstiden m. m. att fördelas å dem tillhörande fartyg samt efter besvarande av resp. befälhavare och besättningar återsändas till kommitterade, har med ledning av hittills inkomna svar utarbetats efterföljande redogörelse beträffande hithörande frågor.

Utredningens  
omfattning.

Av formulären, som utgjorts av dels ett formulär A (se bil. 1) att besvaras av fartygsbefälhavaren och dels ett formulär B (se bil. 2) att besvaras av varje annan ombord anställd person, utsändes 2,553 A-formulär och 22,335 B-formulär, av vilka dock intill den 1 jan. 1919 återsänts fullständigt besvarade endast 415 av de förstnämnda och 3,765 av de senare.

Dessutom hava såsom obeställbara återkommit 27 A-formulär och 146 B-formulär, varjämte sammanlagt ett par hundratal formulär av båda slagen återsänts antingen helt obesvarade eller med så ofullständiga och oriktiga svar, att de ej ansetts böra medtagas i utredningen. De ingångna svaren härleda sig från vederbörande på 332 ångfartyg, 22 motorfartyg, 153 segelfartyg och 4 pråmfartyg.

Då enligt senaste officiella uppgifter det svenska fartygsbeståndet utgöres av 1,251 ångfartyg, 338 motorfartyg, 1,122 segelfartyg och 116 pråmfartyg måste alltså resultatet i fråga om antalet inkomna svar, särskilt beträffande de tre sistnämnda fartygskategorierna, anses skäligen otillfredsställande. I all synnerhet gäller detta de mindre segelfartygen med sin ganska stora besättningsnumerär, men å andra sidan äro arbetstidsförhållandena — vilka det ju i detta sammanhang här närmast är fråga om — å denna klass fartyg av mindre betydelse för utredningen i dess helhet, då de i stor utsträckning bemannas av delägare i fartyget eller anhöriga till befälhavaren, som i många fall samtidigt är ägare.

För ångfartygens, särskilt de störres, vidkommande torde emellertid de ingångna svaren såväl till innehåll som antal få anses utgöra ett

*Skeppstjänstkommitterade.*

något så när sakrikt material, vilket med fördel kunnat användas vid det föreliggande utredningsarbetet.

I allmänhet har kunnat konstateras en tämligen god överensstämmelse mellan svaren såväl från, å ena sidan, befälhavaren och å andra sidan, besättningen som mellan besättningsmännen inbördes å samma fartyg. Där allt för stora skiljaktigheter mellan de på resp. frågor lämnade svaren från visst fartyg förelegat, hava uppgifterna överhuvud taget ej medtagits vid undersökningen, medan mindre differenser utjämnats i den mån dessa ej varit av någon praktisk betydelse för resultatet av utredningen.

För bättre överskådlighets skull hava uppgifterna ordnats gruppvis efter de farter, i vilka resp. fartyg nyttjats, och har härvid början gjorts med ångfartygen. Nedan lämnade uppgifter rörande arbetstidens längd avse antalet timmar för dygn räknat.

**Ångfartyg.**      Beträffande *oceanfart* föreligga uppgifter från 32 ångfartyg, och  
**Oceanfart.**    hava vid behandlingen av de inkomna svaren i denna såväl som i följande grupper desamma uppdelats på fem huvudkategorier av bemanningen, nämligen: styrmän, maskinister, däcksmanskap, maskinmanskap och kökspersonal.

I första hand har härvid avseende fästs på de svar, som direkt angivit arbetstidens längd såväl i hamn som till sjöss, i senare fallet särskilt beträffande vaktindelingen, och vilka innefattas i A-formulärets frågor 1—18 samt B-formulärets 2—19 samt 21 och 22.

**Styrmän.**      Beträffande *längden av styrmännens arbetstid i hamn* hava svar inkommit från 30 fartyg, av vilka från 26 mellan 1,198 och 7,712 bruttotons dräktighet angives en arbetstid av 10 timmar. Från 2 ångare om resp. 1,839 och 5,895 bruttoton föreligga uppgifter om 9 timmars arbetstid och från likaledes 2 fartyg om resp. 3,140 och 3,538 ton uppgives arbetstiden till 8 timmar.

Uppgifter om *arbetstidens längd till sjöss* hava ävenledes inkommit från styrmännen å 30 fartyg. Vad dessa fartyg angår, angives å 1 ångare om 2,752 bruttoton en arbetstid av 14 timmar, å 20 ångare mellan 1,198 och 3,910 ton 12 timmar, å 3 ångare mellan 3,954 och 3,383 ton 10 timmar, å 2 ångare om resp. 5,821 och 7,712 ton 9 timmar samt å 4 ångare mellan 1,839 och 5,895 ton 8 timmar.

I fråga om *vakttjänstgöringen* urskiljer man såväl för styrmännen som även senare för övriga bemanningskategorier — med undantag av kökspersonalen — tvenne skilda huvudsystem, nämligen tvåvaks- och trevaktssystemen. Det förre, vars grundprincip består i tjänstgöringens

indelning i två varandra skiftesvis avlösande vakter, kan uppdelas i tvenne underavdelningar: engelska vakter och svenska vakter. Enligt det engelska vaktssystemet indelas dygnet i 6 vanligtvis lika långa vakter, varigenom vardera vaktens personal erhåller 12 timmars tjänstgöring och 12 timmars fritid per dygn. Som denna indelning verkar så, att arbets- resp. fritider för samma personer ständigt infalla på samma tider av dygnet, har man för att ernå mera omväxling uppdelat en av 4-timmarvakterna, vanligen eftermiddagsvakten mellan kl. 12 och kl. 4 i 2 2-timmarvakter, s. k. plattvakter. Härigenom ökas antalet vakter till 7, varigenom arbets- och fritider bliva resp. 10 och 14 timmar ena dygnet samt 14 och 10 det andra.

Detta sistnämnda vaktssystem har endast undantagsvis tillämpats å de fartyg, som ingått i undersökningen, varför, då i det följande engelska vakter omnämnas, därmed avses det förstnämnda alternativet. För större överskådlighets skull gives härnedan en schematisk framställning av bägge alternativen.

Alt. 1.

	Styrbords vakt		Babords vakt	
	Arbets tid	Fritid	Arbets tid	Fritid
	Antal timmar		Antal timmar	
12 mn. — 4 f. m. ....	4	—	—	4
4 f. m. — 8 » .....	—	4	4	—
8 » — 12 md. ....	4	—	—	4
12 md. — 4 e. m. ....	—	4	4	—
4 e. m. — 8 » .....	4	—	—	4
8 » — 12 mn. ....	—	4	4	—
Summa	12	12	12	12

Alt. 2.

	Styrbords vakt		Babords vakt	
	Arbets tid	Fritid	Arbets tid	Fritid
	Antal timmar		Antal timmar	
12 mn. — 4 f. m. ....	4	—	—	4
4 f. m. — 8 » .....	—	4	4	—
8 » — 12 md. ....	4	—	—	4
12 md. — 2 e. m. ....	—	2	2	—
2 e. m. — 4 » .....	2	—	—	2
4 » — 8 » .....	—	4	4	—
8 » — 12 mn. ....	4	—	—	4
Summa	14	10	10	14

Enligt det svenska vaktsystemet indelas tjänstgöringen dygnet runt i 5 vakter. Härigenom inträder för varje dygn en förskjutning av vakterna med växelvis återkommande 14 och 10 timmars arbets- och fritid per dygn. Tiderna för vaktskifte variera ganska betydligt inom detta system, men i allmänhet tillämpas den ordning, som framgår av nedanstående schema:

	Styrbords vakt		Babords vakt	
	Arbets tid	Fritid	Arbets tid	Fritid
	Antal timmar		Antal timmar	
12 mn. — 4 f. m. ....	4	—	—	4
4 f. m. — 8 » .....	—	4	4	—
8 » — 1 e. m. ....	5	—	—	5
1 e. m. — 7 » .....	—	6	6	—
7 » — 12 mn. ....	5	—	—	5
Summa	14	10	10	14

Enligt trevaktssystemet, varvid personalen indelas i treskift, blir antalet vakter 6 med 8 timmars arbets- och 16 timmars fritid per dygn. Såväl arbets- som fritiden omfatta vardera två perioder om resp. 4 och 8 timmar med tider för vaktskifte enligt nedanstående uppställning.

	Vakt A		Vakt B		Vakt C	
	Arbets tid	Fritid	Arbets tid	Fritid	Arbets tid	Fritid
	Antal timmar		Antal timmar		Antal timmar	
12 mn. — 4 f. m. ....	4	—	—	4	—	4
4 f. m. — 8 » .....	—	4	4	—	—	4
8 » — 12 md. ....	—	4	—	4	4	—
12 md. — 4 e. m. ....	4	—	—	4	—	4
4 e. m. — 8 » .....	—	4	4	—	—	4
8 » — 12 mn. ....	—	4	—	4	4	—
Summa	8	16	8	16	8	16

Enligt såväl två- som trevaktssystemet, särskilt det senare, kan förekomma arbete å frivakter, varvid arbetstiden blir längre än vad ovan lämnade schemata utvisa, och hänvisas beträffande denna sak till vad senare kommer att sägas härom.

Från 28 ångare i oceanfart hava styrmännen lämnat uppgift om *vaktindelningen*, varav framgår, att det svenska tvåvaktssystemet tillämpats å 18, det engelska å 1 samt trevaktssystemet å 9 fartyg. Å samtliga

fartyg, där tvåvaktssystemet varit rådande, har arbetstidens längd uppgivits till 12 timmar med undantag för 1 ångare om 1,752 ton med svenska vakter, där arbetstiden angivits till 14 timmar, alltså innefattande *arbete å frivakt* om sammanlagt 2 timmars varaktighet. Å de 9 fartygen med trevaktssystem har konstaterats 2 timmars arbete å frivakt i 3 fall samt 1 timme i 2 fall, varemot å de återstående 4 ångarna intet arbete å frivakt förekommit. Anmärkas bör, att å ett flertal ångare, där tvåvaktssystem tillämpats, styrmännens antal likvisst varit 3 och kunnat medgiva en fördelning å tre vakter.

Från *maskinister*, anställda å ångfartyg i *oceanfart*, har beträffande *Maskinister.*  
*arbetstiden i hamn* inkommit uppgifter från 29 ångare. Å 25 av dessa med en maskinstyrka av mellan 600 och 2,400 ind. hkr., angives en arbetstid av 10 timmar, medan å 4 fartyg om 1,190 till 2,100 ind. hkr. arbetstiden uppgår till 8 timmar. *Arbetstiden till sjöss* för maskinister å 1 fartyg om 1,350 ind. hkr. var 14 timmar, å 9 fartyg om 692 till 1,250 ind. hkr. 12 timmar, å 8 fartyg om 690 till 2,100 hkr. 10 timmar, å 2 fartyg om resp. 600 och 1,000 ind. hkr. 9 timmar samt å 8 fartyg om 1,065 till 1,800 ind. hkr. 8 timmar. I fråga om *vakttjänstgöringen till sjöss* uppgives svenskt tvåvaktssystem hava tillämpats å 8 och engelskt å 2 ångare, medan å 17 fartyg trevaktssystem varit rådande.

Å 1 fartyg med engelskt tvåvaktssystem har för maskinisterna förekommit *arbete å frivakt* uppgående till sammanlagt 2 timmar. Från övriga 9 fartyg med tvåvaktssystem har dylikt arbete ej meddelats, varemot å fartyg med trevaktssystem arbete å frivakt förekommit i 8 fall med 2 och i 2 fall med 1 timmes varaktighet. Liksom i fråga om däcksbefälet har, dock mera undantagsvis, förekommit att tvåvaktssystem tillämpats, oaktat 3 maskinister varit anställda.

Uppgifter rörande *däcksmanskapets arbetstid i hamn* har lämnats från 29 ångfartyg i *oceanfart*. Å 24 av dessa ångare, mätande mellan 1,198 och 7,712 bruttoton, angives arbetstiden till 10 timmar, å 2 om resp. 1,839 och 5,895 ton 9 timmar samt å 3 fartyg mellan 2,420 och 3,140 ton 8 timmar. *Arbetstiden till sjöss* har uppgivits för 26 ångfartyg, och var densamma å 1 fartyg om 3,837 ton 14 timmar, å 24 mellan 1,198 och 5,895 ton 12 timmar samt å 1 om 2,420 ton 10 timmar.

Däcksmanskap.

Redogörelse för *vakttjänstgöringen till sjöss* har insänts från 22 fartyg med följande fördelning: svenska vakter å 22 ångare, engelska vakter å 5 samt trevaktssystem å 1.

*Arbete å frivakt* har förekommit å det sistnämnda fartyget, en ångare om 2,420 ton, med 2 timmar, medan å samtliga övriga ång-

fartyg i denna fart sådant arbete uppgivits icke äga rum mer än å ett enda fartyg, likaledes med 2 timmar.

Å ångfartyg i oceanfart, särskilt å större båtar med talrik besättning, tjänstgör ej hela däcksmanskapet till sjöss i vakter, utan uttagas en eller flera s. k. dagmän, som med i allmänhet 10 timmars daglig arbetstid äro vaktfria. Oftast är det båtsmän, timmermän samt i en del fall en eller annan matros, som uttagas till dylikt arbete.

Maskin-  
manskap.

Från 28 fartyg i oceanfart hava insänts uppgifter angående *arbetstidens längd i hamn för maskinmanskapet*. Å 22 av dessa med maskinstyrka mellan 600 och 1,800 ind. hkr. var arbetstiden 10 timmar, å 1 fartyg om 1,800 ind. hkr. 9½ timmar, å 1 fartyg med maskinstyrka av 2,400 ind. hkr. 9 timmar samt å 4 fartyg om 1,190 till 2,100 ind. hkr. 8 timmar.

*Arbetstiden till sjöss* har bland 26 fartyg å 1 ångare om 1,000 ind. hkr. uppgivits till 12 timmar, å 4 ångare om 1,150 till 1,250 ind. hkr. till 10 timmar, å 3 ångare med maskinstyrka mellan 870 och 1,800 ind. hkr. 9 timmar samt å återstående 18 ångare med maskinstyrka mellan 692 och 2,400 ind. hkr. till 8 timmar.

Beträffande *vaktindelningen* hava uppgifter inkommit från 27 ångfartyg, av vilka ett enda tillämpade det svenska vaktsystemet och alla övriga trevaktsindelning. *Arbete å frivakt* förekom å 4 fartyg med 2 timmar, samt å 3 med 1 timme. Å samtliga övriga ångare i denna fart har arbete å frivakt för maskinmanskapet icke ägt rum.

Redogörelsen här ovan angående maskinmanskapets arbetstid och vakttjänstgöring till sjöss avser egentligen endast eldarpersonalen. För donkeymän, smörjare och kollämpare tillämpas delvis andra principer, särskilt för de sistnämnda, vilka oftast tjänstgöra som dagmän med 10 timmars arbetstid. I ett par fall hava kollämpare uppgivit en sammanlagd arbetstid av mellan 12 och 14 timmar, men synes en sålunda utsträckt arbetstid endast tillfälligtvis hava förekommit. Vad beträffar donkeymän och smörjare är det inkomna uppgiftsmaterialet allt för ofullständigt att medgiva något närmare uttalande; av en del inkomna svar framgår dock, att dessas arbetstid i stort sett överensstämmer med maskinisternas.

En närmare granskning av uppgifterna om arbetstiden för de fyra bemanningskategorier, som hittills behandlats, giver vid handen, att arbetstidens längd till sjöss i allmänhet icke står i något exakt förhållande till fartygens storlek resp. maskinstyrkor. Sålunda hade exempelvis styrmännen å en ångare på nära 8,000 ton 10 timmars arbetstid medan motsvarande personal å en 1,800 tons ångare arbetade

endast 8 timmar. Samma är förhållandet med maskinisterna, som å ett fartyg om c:a 1,300 ind. hkr. hade en arbetstid av 14 timmar, medan densamma å en annan ångare om 600 ind. hkr. var endast 9 timmar. Beträffande däcksmanskapet, för vilket på grund av det nästan alltigenom förhärskande tvåvaktssystemet arbetstiden å de flesta ångare blir av samma längd, är ovan angivna förhållande mindre framträdande, var-  
emot maskinmanskaps arbetstid i förhållande till maskinstyrkan företer ungefär samma ojämnhet som i fråga om maskinisterna.

Den bemanningskategori, som såväl i hamn som till sjöss har den längsta arbetstiden, är *kökspersonalen*, särskilt kockar och kokerskor.

Kökspersonal.

Beträffande *kökspersonalens arbetstid i hamn* föreligga uppgifter från 25 ångare i *oceanfart*. Den längsta arbetstiden, 17 timmar, uppgives från en ångare på 2,990 bruttoton. Härefter komma 3 fartyg mellan 2,338 och 3,076 ton med 16 timmar, 8 fartyg mellan 1,226 och 7,712 ton med 15 timmar, 8 fartyg mellan 1,732 och 5,821 ton med 14 timmar, 1 fartyg om 5,895 ton med 13½ timmar samt 4 fartyg mellan 1,267 och 4,283 ton med 13 timmar.

Om *arbetstidens längd till sjöss* hava uppgifter inkommit endast från 18 ångare och har densamma uppgivits utgöra å: 1 ångare på 7,712 ton 18 timmar, 3 mellan 2,338 och 3,954 ton 17 timmar, 4 mellan 1,587 och 4,283 ton 16 timmar, 2 om resp. 2,752 och 3,538 ton 15 timmar, 1 på 5,895 ton 14½ timmar, 5 mellan 1,267 och 3,383 ton 14 timmar, 1 på 3,140 ton 13 timmar, samt en ångare om 5,821 bruttoton 12 timmar.

Nästan utan undantag är kökspersonalens dagliga arbetstid längre till sjöss än i hamn, i det densamma i förra fallet uppvisar en genom-  
snittlig längd av 15.1 timmar mot 14.3 timmar i det senare. Strängt taget gälla ovanstående siffror endast kockar, såväl manliga som kvinnliga, men även övriga manskapsspecialiteter inom denna bemanningskategori, såsom stuartar och mässpojkar, hava uppgivit en arbetstid, som endast föga understiger kockarnas.

Av ångfartyg, nyttjade i *nordsjöfart*, har undersökningen omfattat 103 stycken. Från 92 av dessa hava de ombord anställda *styrmännen* inkommit med uppgifter rörande den dagliga *arbetstiden i hamn*, vars utsträckning närmare framgår av nedanstående uppställning:

*Nordsjöfart.*  
Styrmän.

10½	timmar å	1	ångare om	746	bruttoton			
10	»	»	83	»	mellan	204	och	2,351 bruttoton
9½	»	»	2	»	om resp.	1,006	»	2,274 »
9	»	»	2	»	»	»	»	1,535 » 1,622 »
8½	»	»	2	»	»	»	»	436 » 1,604 »
8	»	»	2	»	»	»	»	1,281 » 1,391 »

*Arbetstidens längd till sjöss* har uppgivits av styrmännen å 90 ångfartyg och ter sig sålunda:

14½	timmar å	1 ångare	om 653 bruttoton
14	»	» 2 »	» resp. 1,369 och 1,788 bruttoton.
12½	»	» 1 »	» 1,321 bruttoton
12	»	» 86 »	mellan 204 och 2,351 bruttoton

Vad beträffar *vakttjänstgöringen till sjöss*, har trevaktssystem för styrmännens vidkommande icke tillämpats å ett enda av de 88 ångfartyg, varifrån uppgifter rörande denna detalj inkommit. I 65 fall har tjänstgöringen indelats i svenska och i 23 fall i engelska vakter.

*Arbete å frivakt* har endast förekommit å 4 ångare, i 1 fall uppgående till 2½ timmar, i 2 fall till 2 timmar och i 1 fall till ½ timme per dygn.

Maskinister.

*Maskinisternas arbetstid i hamn* har uppgivits från 94 fartyg och utgör:

10½	timmar å	1 ångare	med 1,200 ind. hkr.
10	»	» 85 »	mellan 100 och 1,320 ind. hkr.
9½	»	» 1 »	med 750 ind. hkr.
9	»	» 2 »	med resp. 560 och 1,100 ind. hkr.
8	»	» 5 »	mellan 220 och 720 ind. hkr.

*Arbetstidens längd till sjöss* har även uppgivits från 94 fartyg och ställer sig, som följer:

13	timmar å	2 ångare	med resp. 520 och 584 ind. hkr.
12½	»	» 1 »	» 200 ind. hkr.
12	»	» 91 »	mellan 100 och 1,320 ind. hkr.

Liksom förhållandet var med styrmännen har även för maskinisterna endast *tvåvaktssystemet* tillämpats vid tjänstgöringen till sjöss å ångare i denna fart, varvid å 65 fartyg det svenska, och å 28 fartyg det engelska systemet kommit till användning.

*Arbete å frivakt* har å 2 ångare uppgivits förekomma med 1 timme och å 1 fartyg med ½ timme per dygn.

\*Däcks-  
manskap.

Från 99 fartyg hava uppgifter rörande *däcksmanskapets arbetstid i hamn* inkommit, och är denna:

10	timmar å	94 ångare	mellan 204 och 2,351 bruttoton
9	»	» 2 »	om resp. 1,502 och 1,674 »
8½	»	» 2 »	» » 1,006 och 1,612 »
8	»	» 1 »	» » 1,281 bruttoton.

*Arbetstiden till sjöss* har angivits å 96 ångare och framgår av nedanstående sammanställning:



14 timmar å	4 ångare	mellan 624 och 1,874 bruttoton
12 $\frac{1}{2}$ » »	1 »	om 1,176 bruttoton
12 » »	91 »	mellan 204 och 2,351 bruttoton.

*Vakttjänstgöringen till sjöss* har uteslutande fortgått enligt tvåvakts-system, å 82 ångare enligt det svenska, och å 17 enligt det engelska.

*Arbete å frivakt* har å 4 ångare förekommit med 2 timmar och å 1 ångare med  $\frac{1}{2}$  timme.

Bland däcksmanskapet i denna fartygsgrupp synas endast undantagsvis förekommit s. k. dagmän, vilkas arbetstid till sjöss då varit 10 timmar.

Från 99 fartyg hava uppgifter inkommit beträffande *maskinmanskapets arbetstid i hamn* och ställer sig denna sålunda:

Maskin-  
manskap.

12 $\frac{1}{2}$ timmar å	1 ångare	om	840 ind. hkr.
10 » »	88 »	»	100 till 1,320 ind. hkr.
9 $\frac{1}{2}$ » »	1 »	»	1,200 ind. hkr.
9 » »	5 »	»	220 till 800 ind. hkr.
8 $\frac{1}{2}$ » »	1 »	»	550 ind. hkr.
8 » »	3 »	»	400 till 600 ind. hkr.

*Arbetstiden till sjöss* å 98 fartyg framgår av efterföljande sammanställning:

20 timmar å	1 ångare	om	1,000 ind. hkr.
15 » »	1 »	»	700 » »
14 $\frac{1}{2}$ » »	1 »	»	325 » »
13 $\frac{1}{2}$ » »	1 »	»	840 » »
13 » »	1 »	»	400 » »
12 » »	57 »	»	100 till 1,320 ind. hkr.
10 » »	2 »	»	resp. 560 och 650 ind. hkr.
9 » »	8 »	»	520 till 750 ind. hkr.
8 » »	26 »	»	220 » 1,100 » »

Tjänstgöringen till sjöss med avseende på *vaktindelning* har angivits från 98 ångfartyg i nordsjöfart, varav 42 med svenska och 18 med engelska vakter, samt 38 med trevaktssystem.

*Arbete å frivakt* synes hava förekommit i ganska stor utsträckning och uppgives å fartyg med tvåvaktssystem hava omfattat: å 1 ångare 8 timmar, å 1 3 timmar, å 1 2 $\frac{1}{2}$  timmar, å 1 1 $\frac{1}{2}$  timme samt å 1 blott 1 timme. Å ångare med trevaktssystem har arbete på frivakt uppgått till 2 timmar ombord å 2 fartyg, samt till 1 timme å 8 fartyg.

Beträffande donkeymän, smörjare och kollämpare gäller samma *Skeppstjänstkommitterade*.

anmärkning, som tidigare gjorts i fråga om oceanfart. Dock förekommer dylikt manskap mera sällan inom norrsjöfarten.

Köks-  
personal.

*Kökspersonalens arbetstid i hamn* har meddelats från 88 ångfartyg och varierar till sin längd högst betydligt, varom nedanstående sammanställning bär vittne:

17 timmar å	1 ångare	om 1,006 bruttoton
16 » »	3 »	mellan 351 och 1,232 bruttoton
15½ » »	2 »	om resp. 1,069 och 1,244 »
15 » »	20 »	mellan 409 och 2,381 »
14½ » »	10 »	» 535 och 2,056 »
14 » »	23 »	» 386 och 1,893 »
13½ » »	2 »	om resp. 950 och 1,524 »
13 » »	10 »	mellan 237 och 1,952 »
12½ » »	2 »	om resp. 1,526 och 1,690 »
12 » »	13 »	mellan 427 och 1,874 »
11 » »	1 »	om 1,997 bruttoton
10 » »	1 »	» 1,281 »

*Arbetstiden till sjöss* företer om möjligt ännu större ojämnheter, vilket framgår av nedanstående sammanställning, baserad på uppgifter från 54 fartyg.

18½ timmar å	1 ångare	om 1,321 bruttoton
18 » »	2 »	om resp. 1,702 och 1,394 bruttoton
17½ » »	1 »	» » 1,534 bruttoton
17 » »	7 »	mellan 1,006 och 1,612 bruttoton
16½ » »	4 »	» 1,369 och 2,056 »
16 » »	8 »	» 795 och 1,452 »
15½ » »	1 »	om 825 bruttoton
15 » »	5 »	mellan 1,091 och 1,757 bruttoton
14½ » »	1 »	om 1,138 bruttoton
14 » »	11 »	mellan 409 och 2,251 bruttoton
13 » »	4 »	» 1,469 och 2,274 »
12 » »	9 »	» 427 och 1,997 »

Även i denna fart är kökspersonalens genomsnittliga arbetstid till sjöss längre än i hamn eller resp. 15.6 och 13.7 timmar. Maxima och minima å 18½ resp. 10 timmar utgöra rena undantag, medan en arbetstid om 14 timmar synes vara den förhärskande, såväl i hamn som till sjöss.

Östersjöfart

Uppgifter rörande arbetstidens längd hava inkommit från 51 ångfartyg i östersjöfart.

Beträffande *styrmännens arbetstid i hamn* föreligga meddelanden från 48 ångare, utvisande: Styrmän.

13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	timmar å	1	ångare	om	198	bruttoton
13	»	»	1	»	»	182 »
12	»	»	2	»	om resp.	546 och 582 bruttoton
10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	»	»	2	»	»	» 164 och 301 »
10	»	»	41	»	mellan	176 och 1,405 bruttoton
9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	»	»	1	»	om	1,329 bruttoton.

Uppgifter om *arbetstiden till sjöss* hava insänts från 42 ångfartyg och te sig sålunda:

18	timmar å	2	ångare	om resp.	285 och 452	bruttoton
16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	»	»	1	»	»	589 bruttoton
14	»	»	2	»	» resp.	295 och 681 bruttoton
13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	»	»	1	»	»	227 bruttoton
13	»	»	2	»	» resp.	301 och 660 bruttoton
12	»	»	30	»	mellan	176 och 1,329 »
10	»	»	2	»	om resp.	309 och 535 »
9	»	»	1	»	»	226 bruttoton
8	»	»	1	»	»	513 »

Detaljer beträffande *vakttjänstgöringen till sjöss* hava inkommit från 38 fartyg, av vilka 19 tillämpa svenskt, 18 engelskt och 1 trevakts-system. Å de ångare, där enligt närmast föregående sammanställning arbetstiden till sjöss uppgivits till 9 eller 10 timmars varaktighet, synes på grund av resornas korta utsträckning någon vaktindelning för styrmännen överhuvudtaget ej hava ägt rum.

*Arbete å frivakt* har inrapporterats från 8 ångare, varav 2 med 6 timmar, 1 med 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2 med 2, 1 med 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> samt 2 med 1 timme.

Uppgifter om *maskinisternas arbetstid i hamn* hava inkommit från 51 ångfartyg och framgår av nedanstående sammanställning: Maskinister.

12	timmar å	2	ångare	om resp.	120 och 440	ind. hkr.
10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	»	»	1	»	»	180 ind. hkr.
10	»	»	41	»	»	80 till 800 ind. hkr.
9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	»	»	1	»	»	210 ind. hkr.
9	»	»	5	»	»	180 till 700 ind. hkr.
8	»	»	1	»	»	300 ind. hkr.

Rörande *arbetstiden till sjöss* föreligga uppgifter från 47 ångfartyg, utvisande:

14	timmar å	2	ångare	vardera	om	600 ind. hkr.
13	»	»	1	»	om	120 ind. hkr.

13 timmar å	1 ångare	om 800 ind. hkr.
12 $\frac{1}{2}$ » »	1 » »	80 » »
12 » »	41 » »	80 till 720 ind. hkr.
11 » »	1 » »	210 ind. hkr.

*Vakttjänstgöringen till sjöss* har å 22 fartyg fortgått enligt svenskt och å. likaledes 22 enligt engelskt system.

*Arbete å frivakt* har förekommit å 5 ångare med 2 timmar å 2 fartyg, 1 $\frac{1}{2}$  timme å 1, 1 timme å 1 samt  $\frac{1}{2}$  timme å 1 fartyg.

Däcks-  
manskap.

Rörande *arbetstiden i hamn för däcksmanskap* å ångare i östersjöfart hava uppgifter lämnats från 49 fartyg och utvisa:

12 $\frac{1}{2}$ timmar å	1 ångare	om 198 bruttoton
11 $\frac{1}{2}$ » »	1 » »	182 »
10 $\frac{1}{2}$ » »	1 » »	164 »
10 » »	45 »	mellan 176 och 1,405 bruttoton
8 » »	1 » »	om 109 bruttoton.

*Arbetstiden till sjöss* har uppgivits från 41 fartyg och ställer sig som följer:

17 timmar å	1 ångare	om 750 bruttoton
14 » »	5 » »	mellan 295 och 1,329 bruttoton
13 $\frac{1}{2}$ » »	1 » »	om 660 bruttoton
12 $\frac{1}{2}$ » »	1 » »	» 198 »
12 » »	27 » »	mellan 109 och 1,405 bruttoton
11 $\frac{1}{2}$ » »	1 » »	om 227 bruttoton
10 » »	3 » »	mellan 309 och 476 bruttoton
9 » »	1 » »	om 226 bruttoton
8 » »	1 » »	» 552 »

Från 40 fartyg hava lämnats uppgifter beträffande *vakttjänstgöringen*, vilken å 16 fartyg skedde med svenskt och å 24 med engelskt vaktsystem. Å de 6 ångfartyg i nästföregående sammanställning, där arbetstiden till sjöss ej uppgått till 12 timmar, har tjänsten för däcksmanskapet ej varit uppdelad i vakter.

*Arbete å frivakt* har förekommit å 8 fartyg med högst 5 timmar å 1 fartyg, 2 timmar å 5, 1 $\frac{1}{2}$  timme å 1 samt 1 timme å 1.

Maskin-  
manskap.

Från 49 ångfartyg hava uppgifter lämnats rörande *maskinmanskapets arbetstid i hamn* vilken ställer sig sålunda:

12 timmar å	1 ångare	om 120 ind. hkr.
11 $\frac{1}{2}$ » »	1 » »	80 » »
10 $\frac{1}{2}$ » »	1 » »	180 » »
10 » »	42 » »	80 till 800 ind. hkr.

9 timmar å 3 ångare om 180 till 700 ind. hkr.

8 » » 1 » » 200 ind. hkr.

Beträffande *arbetstiden till sjöss* föreligga meddelanden från 42 ångfartyg och utvisa följande arbetstid:

16 1/2	timmar	å	1	ångare	om	210 ind. hkr.,
14	»	»	2	»	»	resp. 180 och 600 ind. hkr.,
13 1/2	»	»	2	»	»	» 120 » 720 » »
13	»	»	3	»	»	240 till 800 ind. hkr.,
12	»	»	31	»	»	100 » 700 » »
8	»	»	3	»	»	320 » 700 » »

*Vakttjänstgöringen till sjöss* har å 18 ångare indelats enligt det svenska, å 22 enligt det engelska och å 1 ångare enligt trevaktssystemet. Å 2 fartyg med 8 timmars daglig tjänstgöring till sjöss har skeppstjänsten för manskinmanskabet ej varit uppdelad i vakter.

*Arbete å frivakt* har förekommit å 8 fartyg med 4 1/2 timmar i 1 fall, 2 timmar i 2, 1 1/2 timme i 2 samt 1 timme i 3.

Liksom i förut avhandlade farter företer *kökspersonalens arbetstid* även inom östersjöfarten stor ojämnhet. Beträffande *arbetstiden i hamn* föreligga uppgifter från 40 fartyg och angiva:

Köks-  
personal.

18	timmar	å	1	ångare	om	226 bruttoton
17 1/2	»	»	2	»	»	resp. 285 och 439 bruttoton
16	»	»	4	»	mellan	331 och 546 »
15 1/2	»	»	1	»	om	332 bruttoton
15	»	»	6	»	mellan	109 och 820 bruttoton
14 1/2	»	»	1	»	om	415 bruttoton
14	»	»	12	»	mellan	218 och 1,405 bruttoton
13	»	»	4	»	»	198 och 621 »
12 1/2	»	»	1	»	om	619 bruttoton
12	»	»	5	»	mellan	176 och 105 bruttoton
11 1/2	»	»	2	»	om resp.	182 och 1,329 »
11	»	»	1	»	»	309 bruttoton.

*Arbetstidens längd till sjöss* har uppgivits endast från 13 ångfartyg:

17	timmar	å	1	ångare	om	1,220 bruttoton
16	»	»	1	»	»	619 »
15	»	»	4	»	mellan	340 och 820 bruttoton
14 1/2	»	»	1	»	om	415 bruttoton

14 timmar å 2 ångare om resp. 109 och 284 bruttoton  
 13 » » 1 » » 574 bruttoton  
 12 » » 3 » mellan 747 och 1,329 bruttoton.

Någon verklig jämförelse mellan längden av arbetstiden i hamn och till sjöss kan ej göras på grund av det knappa materialet ifråga om den sistnämnda arbetstiden. Emellertid bliver i enlighet med de lämnade uppgifterna den genomsnittliga arbetstiden i hamn 14.2 och till sjöss 14.5 timmar.

*Kustfart.* Uppgifterna från *ångfartyg i kustfart* äro särdeles ofullständiga och omfatta allenast 6 ångare.

*Styrmän.* *Styrmännens arbetstid i hamn* var å 1 ångare om 223 bruttoton 16 timmar, å 1 ångare om 222 bruttoton 12  $\frac{1}{2}$  timmar, å 1 ångare om 236 bruttoton 12 timmar samt å 3 ångare mellan 174 och 333 bruttoton 10 timmar.

*Arbetstiden till sjöss* har endast uppgivits i 3 fall med resp. 16, 13 och 12 timmar, och *vakttjänstgöring* har angivits blott å 1 fartyg, där svenska vakter tillämpats.

*Maskinister.* *Maskinisternas arbetstid i hamn* var å 2 fartyg om resp. 260 och 550 ind. hkr. 12 timmar, å 2 fartyg om resp. 80 och 290 ind. hkr. 10 timmar, å 1 fartyg om 387 ind. hkr. 9 timmar och å 1 fartyg med 174 ind. hkr. 8 timmar.

*Arbetstiden till sjöss* har angivits från 5 ångare till 12 timmar å 3 fartyg om 80 till 387 ind. hkr. och 11 timmar å 2 fartyg om resp. 220 och 290 ind. hkr.

*Vakttjänstgöring* förekom endast å 1 ångfartyg, där det svenska systemet tillämpades.

*Däcks-  
manskap.* Längden av *däcksmanskapets arbetstid i hamn* var å 1 fartyg om 223 bruttoton 14 timmar, å 1 om 236 bruttoton 12 timmar, å 3 mellan 206 och 333 bruttoton 10 timmar samt å 1 fartyg om 174 bruttoton 8 timmar.

Uppgifter om *arbetstiden till sjöss* ha inkommit endast från 2 ångare med resp. 11 och 12 timmar, och *vakttjänstgöring* har uppgivits blott å 1 fartyg.

*Maskin-  
manskap.* Beträffande *maskinmanskapets arbetstid i hamn* föreligga följande siffror:

13 timmar å 1 ångare om 260 ind. hkr., 12 timmar å 1 ångare

om 550 ind. hkr., 10 timmar å 3 ångare om 80 till 387 ind. hkr. samt 8 timmar å 1 ångare om 220 ind. hkr.

*Arbetstiden till sjöss* var å 1 fartyg om 550 ind. hkr. 16 timmar, å 2 fartyg om resp. 80 och 260 ind. hkr. 12 timmar och å 1 fartyg om 290 ind. hkr. 11 timmar.

*Vakttjänstgöring*, och då med svenska vakter, förekom endast å 1 ångare.

Uppgifterna beträffande *kökspersonalens* arbetstid inskränka sig till 4 fartyg och omfatta allenast längden av *arbetstiden i hamn* med följande siffror: 18 timmar å 1 ångare om 333 bruttoton, 13 timmar å 1 ångare om 174 bruttoton samt 12 timmar per dygn å 2 ångare om resp. 206 och 222 bruttoton.

Köks-  
personal.

Uppgifterna rörande arbetstiden å *ångfartyg i inre fart* hava inkommit från 27 ångare och avse i nästan samtliga fall endast arbetstiden i hamn.

Inre fart.

*Styrmännens arbetstid* i hamn har meddelats från 24 fartyg och ställer sig sålunda:

Styrmän.

19	timmar	å	1	ångare	om	180	bruttoton
18	»	»	1	»	»	218	»
17	»	»	3	»	mellan	105	och 260 bruttoton
16 1/2	»	»	1	»	om	143	bruttoton
16	»	»	1	»	»	191	»
15	»	»	3	»	mellan	92	och 132 bruttoton
14	»	»	1	»	om	125	bruttoton
13	»	»	3	»	mellan	98	och 222 bruttoton
12 1/2	»	»	1	»	om	232	bruttoton
12	»	»	1	»	»	251	»
11 1/2	»	»	2	»	»	resp. 68	och 144 bruttoton
11	»	»	1	»	»	192	bruttoton
10	»	»	5	»	mellan	63	och 152 bruttoton.

Uppgifter beträffande *arbetstiden till sjöss* föreligga endast i fråga om 3 fartyg med resp. 18, 16 och 12 timmar, motsvarande en brutto-dräktighet av resp. 260, 97 och 121 ton.

Från 26 fartyg hava inkommit uppgifter rörande *maskinisternas arbetstid i hamn* och angiva följande arbetstider:

Maskinister.

18	timmar	å	1	ångare	om	354	ind. hkr.
17 1/2	»	»	1	»	»	260	»
17	»	»	1	»	»	140	»

16	timmar å 1 ångare om 480 ind. hkr.
15 $\frac{1}{2}$	» » 1 » » 273 » »
15	» » 2 » » resp. 110 och 128 ind. hkr.
14	» » 2 » » » 97 » 200 » »
13	» » 2 » » vardera om 200 ind. hkr.
12	» » 3 » » om 69 till 350 » »
11 $\frac{1}{2}$	» » 3 » » » 120 » 390 » »
11	» » 2 » » » resp. 230 och 400 ind. hkr.
10	» » 4 » » » 40 till 200 ind. hkr.
9 $\frac{1}{2}$	» » 1 » » » 353 ind. hkr.
9	» » 1 » » » 180 » »
8	» » 1 » » » 250 » »

*Arbetstiden till sjöss* har uppgivits endast från 5 fartyg till 17 timmar å 1 ångare om 120 ind. hkr., 12 timmar å 1 ångare om 80 ind. hkr., 10  $\frac{1}{2}$  timmar å 1 ångare om 120 ind. hkr., 10 timmar å 1 ångare med 390 hkr. och 9 timmar å 1 ångare om 180 ind. hkr.

Däcks-  
manskap.

Enligt uppgifter från 26 ångfartyg har *arbetstiden i hamn* för *däcksmanskapet* ställt sig på nedanstående sätt:

19	timmar å 1 ångare om 180 bruttoton
18	» » 1 » » 218 »
17	» » 3 » » mellan 105 och 251 bruttoton
16 $\frac{1}{2}$	» » 1 » » om 143 bruttoton
16	» » 3 » » mellan 97 och 260 bruttoton
15 $\frac{1}{2}$	» » 1 » » om 157 bruttoton
14	» » 3 » » mellan 98 och 232 bruttoton
13 $\frac{1}{2}$	» » 1 » » om 92 bruttoton
13	» » 1 » » » 127 »
12	» » 2 » » » resp. 59 och 251 bruttoton
11 $\frac{1}{2}$	» » 2 » » » » 68 » 144 »
11	» » 2 » » » » 192 » 222 »
10	» » 4 » » mellan 63 » 152 »
9	» » 1 » » om 143 bruttoton.

Endast från 3 fartyg hava lämnats uppgifter beträffande *arbetstiden till sjöss*, utvisande 16 timmar å 1 ångare om 97 bruttoton, 13  $\frac{1}{2}$  timmar å 1 ångare om 359 bruttoton och 10  $\frac{1}{2}$  timmar å en ångare om 68 bruttoton.

Maskin-  
manskap.

Varaktigheten per dygn av *maskinmanskapets arbetstid i hamn* har meddelats från 26 fartyg och framgår av följande sammanställning:

18	timmar å 1 ångare om 354 ind. hkr.
17	» » 2 » » resp. 140 och 260 ind. hkr.



15 1/2	timmar	å	1	ångare	om	390	ind.	hkr.
14 1/2	»	»	1	»	»	110	»	»
14	»	»	2	»	»	resp. 97 och 132	ind.	hkr.
13	»	»	1	»	»	200	ind.	hkr.
12 1/2	»	»	1	»	»	250	»	»
12	»	»	3	»	»	80 till 350	ind.	hkr.
11 1/2	»	»	4	»	»	120 » 230	»	»
11	»	»	2	»	»	resp. 353 och 400	ind.	hkr.
10 1/2	»	»	1	»	»	480	ind.	hkr.
10	»	»	5	»	»	40 till 273	ind.	hkr.
9	»	»	1	»	»	60	ind.	hkr.
7	»	»	1	»	»	200	»	»

Uppgifter rörande *arbetstiden till sjöss* föreligga endast från 4 fartyg, utvisande 16 timmar å 1 ångare om 120 ind. hkr., 13 timmar å 1 ångare om 80 ind. hkr., 10 1/2 timmar å 1 ångare om 120 ind. hkr. samt 10 timmar å 1 ångare om 390 ind. hkr.

*Vaktjänstgöring till sjöss* har enligt de inkomna svaren icke förekommit å någon enda av de 27 ångare, som nyttjats i inre fart, och gäller detta samtliga de bemanningskategorier, vilkas arbetstid inom nämnda fart härovan berörts.

*Kökspersonalens arbetstid i hamn* framgår av nedanstående uppställning, baserad på uppgifter från 21 ångfartyg:

Kökspersonal.

18	timmar	å	4	ångare	mellan	143 och 260	bruttoton
17	»	»	1	»	om	105	bruttoton
16 1/2	»	»	1	»	»	197	»
16	»	»	3	»	mellan	97 och 232	bruttoton
15	»	»	1	»	om	218	bruttoton
14 1/2	»	»	2	»	om resp. 63 och 92	bruttoton	
14	»	»	3	»	mellan	123 » 144	»
12	»	»	1	»	om	157	bruttoton
11	»	»	2	»	om resp. 59 och 192	bruttoton	
10	»	»	3	»	mellan	79 » 151	»

Någon uppgift beträffande kökspersonalens arbetstid till sjöss föreligger icke för ångfartyg i denna fart.

Som framgår av ovanstående uppställningar, är arbetstidens längd för alla bemanningskategorierna å ångfartyg i inre fart synnerligen varierande. Anmärkningsvärd är dessutom den nästan totala frånvaron av uppgifter rörande arbetstiden till sjöss. Av de inkomna svaren framgår emellertid, att denna oftast varit av så obestämd art och var-

*Skeppstjänstkommittéer.*

aktighet, att den ej kunnat uppgivas, utan inräknats i arbetstiden i hamn, varför de siffror, som ovan anförts, i allmänhet utvisa den sammanlagda arbetstiden per dygn i hamn och till sjöss.

*Kanalfart.* Som arbetsförhållandena å fartyg, vilka användas i fart å kanaler, äro av en alldeles säregen art, hava de svar, som inkommit från denna kategori ångare, sammanställts i en särskild grupp, som uppdelats i passagerar- och lastångare.

*Passagerar-ångfartyg. Styrmän.* Beträffande de förstnämnda föreligga uppgifter från 7 ångfartyg. *Styrmännens arbetstid i hamn* har uppgivits från 6 fartyg och ter sig sålunda:

14	timmar å 1 ångare om 250 bruttoton
13	» » 1 » » 251 »
12	» » 2 » » resp. 186 och 246 bruttoton
11	» » 1 » » 228 bruttoton
10	» » 1 » » 235 »

*Arbetstidens längd till sjöss* har uppgivits från 4 fartyg:

20	timmar å 1 ångare om 186 bruttoton
17 1/2	» » 1 » » 248 »
13 1/2	» » 1 » » 252 »
12	» » 1 » » 235 »

Någon *vaktjänstgöring till sjöss* har icke förekommit för styrmännen å denna grupp fartyg.

*Maskinister.* Från *maskinisterna* hava beträffande *arbetstiden i hamn* insänts uppgifter från samtliga 7 fartyg:

11	timmar å 1 ångare om 200 ind. hkr.
10 1/2	» » 1 » » 180 » »
10	» » 5 » » 175 till 200 ind. hkr.

*Arbetstiden till sjöss* har likaledes meddelats från 7 fartyg sålunda:

12	timmar å 6 ångare om 175 till 200 ind. hkr.
samt 10	» » 1 » » 200 ind. hkr.

*Vaktindelning till sjöss* har förekommit å 5 ångare, å 4 med svenska och å 1 med engelska vakter.

*Däcksmanskapskapets* *arbetstid i hamn* föreligga i fråga om 7 fartyg och ställer sig sålunda:

11	timmar å 1 ångare om 228 bruttoton
10 1/2	» » 3 » mellan 248 och 266 bruttoton
10	» » 3 » » 186 » 252 »

*Arbetstiden till sjöss* har uppgivits från 4 fartyg sålunda:

24	timmar	å	1	ångare	om	266	bruttoton
19 $\frac{1}{2}$	»	»	1	»	»	252	»
15	»	»	1	»	»	251	»
12	»	»	1	»	»	235	»

*Vaktjänstgöring till sjöss* har ej förekommit för däcksmanskapet.

Å 7 fartyg, varifrån uppgifter inkommit rörande *maskinmanskapets arbetstid i hamn*, ställer sig densamma som följer:

Maskin-  
manskap.

12	timmar	å	1	ångare	om	200	ind. hkr.
10 $\frac{1}{2}$	»	»	1	»	»	180	»
10	»	»	5	»	»	175	till 200 ind. hkr.

*Arbetstiden till sjöss* har å samtliga 7 fartyg uppgivits till 12 timmar per dygn.

*Vaktjänstgöring till sjöss* har uppgivits äga rum å 6 fartyg med i samtliga fall svenskt vaktsystem.

*Kökspersonalens arbetstid i hamn* var å 1 fartyg om 235 bruttoton 14 timmar, å 1 om 175 bruttoton 10  $\frac{1}{2}$  timmar samt å 2 om resp. 251 och 252 bruttoton 10 timmar per dygn. Från de övriga 3 fartygen föreligga inga uppgifter.

Köksper-  
sonal.

*Arbetstiden till sjöss* har meddelats i endast 2 fall med resp. 20 timmar å 1 ångare om 248 bruttoton och 12 timmar å 1 ångare om 252 bruttoton.

Från 15 *lastångare i kanalfart* hava insänts uppgifter rörande arbetstidens längd.

Last-  
ångfartyg.

Beträffande *styrmännens arbetstid i hamn* föreligga svar från samtliga fartyg utvisande:

Styrmän.

11	timmar	å	1	ångare	om	191	bruttoton
10 $\frac{1}{2}$	»	»	1	»	utan uppgiven bruttodräktighet		
10	»	»	13	»	mellan 160 och 247 bruttoton.		

*Arbetstidens längd till sjöss* har angivits från 8 fartyg till:

15	timmar	å	1	ångare	om	231	bruttoton
12	»	»	6	»	mellan 167 och 247	bruttoton	
10	»	»	1	»	om 172	bruttoton.	

*Vaktjänstgöring till sjöss* uppgives hava ägt rum å 3 ångfartyg, med svenskt system å 1 och engelskt å 2 fartyg.

Maskinister.

*Maskinisternas arbetstid i hamn* har uppgivits från samtliga 15 ångare och framgår av efterföljande sammanställning:

12	timmar å	2	ångare	om resp.	167	och obekant antal ind. hkr.
11	»	»	2	»	»	172 » 191 ind. hkr.
10 1/2	»	»	1	»	»	160 ind. hkr.
10	»	»	10	»	»	174 till 247 ind. hkr.

*Arbetstidens längd till sjöss* har angivits från 12 fartyg, varav å 2 om resp. 167 och 172 ind. hkr. till 15 timmar och å 10 om 169 till 247 ind. hkr. till 12 timmar per dygn.

*Vakttjänstgöring till sjöss* har ägt rum å 10 ångare med svenskt system å 2 och engelskt å 8 fartyg.

Däcks-  
manskap.

*Däcksmanskapets arbetstid i hamn*, som uppgivits från alla 15 fartygen, ter sig sålunda:

11	timmar å	1	ångare	om	191	bruttoton
10 1/2	»	»	2	»	»	resp. 169 och obekant antal bruttoton
10	»	»	12	»	mellan	160 och 247 bruttoton.

*Rörande arbetstiden till sjöss* föreligga meddelanden endast från 7 fartyg:

17	timmar å	1	ångare	om	169	bruttoton
12	»	»	5	»	mellan	167 och 247 bruttoton
11	»	»	1	»	om	160 bruttoton.

Uppgift om *vakttjänstgöringen till sjöss* har inkommit från 5 fartyg, med svenska vakter i 1 och engelska i 4 fall.

Maskin-  
manskap.

*Maskinmanskapets arbetstid i hamn*, rörande vars utsträckning meddelande likaledes inkommit från samtliga 15 ångare, ställer sig på följande sätt:

11	timmar å	2	ångare	om resp.	100	och 120 ind. hkr.
10 1/2	»	»	1	»	»	120 ind. hkr.
10	»	»	12	»	»	115 till 140 ind. hkr.

Från 10 fartyg föreligga uppgifter om *arbetstiden till sjöss*:

14 1/2	timmar å	1	ångare	med obekant antal ind. hkr.
14	»	»	1	» om 120 ind. hkr.
12	»	»	8	» » 115 till 140 ind. hkr.

*Vaktindelningen till sjöss* har i 1 fall tillämpats enligt svenskt, i 8 fall enligt engelskt system.

Köksper-  
sonalen.

*Kökspersonalen* har lämnat ganska ofullständiga uppgifter, vilka i fråga om *arbetstiden i hamn* avse 8 ångare:

16	timmar	å	1	ångare	om	203	bruttoton
15	»	»	1	»	»	223	»
14	»	»	2	»	»	resp. 169 och 247	bruttoton
12	»	»	3	»	mellan	167	» 215 »
10	»	»	1	»	om	185	bruttoton.

*Arbetstiden till sjöss* var å 1 ångare om 223 bruttoton 17 timmar, å 2 ångare om resp. 167 och 191 bruttoton 12 timmar samt å 1 ångare om 185 bruttoton 11 timmar.

I fråga om arbetstiden till sjöss gäller för fartygen inom denna fartgrupp, särskilt beträffande däcksbefäl och däcksmanskap, samma anmärkning som för ångfartyg i inre fart, nämligen att densamma varit så oregelbunden, att exakta uppgifter rörande dess längd ej kunnat meddelas, varför de siffror, vilka angiva arbetstidens längd i hamn, i allmänhet kunna anses innefatta även arbetstiden till sjöss under samma dygn.

Den föreliggande undersökningen beträffande arbetstiden ombord var avsedd omfatta även bogserångare, varför frågeformulär utsändes till ett avsevärt antal sådana. De ingångna svaren hava emellertid varit ytterst få, och, som de dessutom innehållit mer eller mindre ofullständiga uppgifter, lämpa sig desamma knappast för statistisk bearbetning. Emellertid meddelas här nedan några siffror från ett antal bogserfartyg, rörande vilka inkomna svar synas varit någorlunda tillförlitliga.

*Bogser-  
ångfartyg.*

*Styrmännens arbetstid i hamn* har å 1 fartyg uppgivits till 11 1/2 timmar, å 5 fartyg till 10 timmar och å 1 fartyg till 9 timmar.

*Styrmän.*

Fullständiga uppgifter rörande *arbetstiden till sjöss* hava lämnats från 5 fartyg, där den å samtliga haft en längd av 12 timmar.

*Vaktindelning* har tillämpats å 6 bogserångare, med svenska vakter i 2 och engelska i 4 fall.

Med styrman har här förståtts befälhavarens närmaste man i däckstjänst.

*Maskinisternas arbetstid i hamn* har å 1 ångare uppgivits till 11 1/2 timmar, å 5 till 10 samt å 1 till 9 1/2.

*Maskinister.*

*Arbetstidens längd till sjöss* var å 1 fartyg 12 1/2 och å 4 fartyg 12 timmar.

Vakttjänstgöringen var i 1 fall indelad i svenska och i 4 fall i engelska vakter.

*Däcksmanskaps arbetstid i hamn* utgjorde å 1 ångare 15 timmar, å 1 11 och å 4 10 timmar, medan *arbetstiden till sjöss* å 1 ångare

*Däcks-  
manskap.*

uppgivits till 15 och å 4 till 12 timmar. *Vakttjänstgöring* förekom i 2 fall med svenska och i 4 fall med engelska vakter.

Maskin-  
manskap.

*Maskinmanskapets arbetstid* i hamn omfattade å 1 bogserångare 11½ och å 6 ångare 10 timmar, under det att *arbetstiden till sjöss* å 6 fartyg uppgivits till 12 timmar.

*Vakttjänsten till sjöss* var å 3 fartyg indelad enligt det svenska och å 3 enligt det engelska systemet.

Köksper-  
sonal.

Beträffande *kökspersonalens arbetstid i hamn* uppgick densamma å 1 fartyg till 15 timmar, å 3 12 samt å 1 9 timmar, medan *arbetstiden till sjöss* i 1 fall uppgivits till 15 och i 1 till 12 timmar.

Arbetstidens  
längd i  
hamn och  
till sjöss.

För att erhålla en bättre överblick av arbetstidens längd för de skilda bemanningskategorierna och de olika farterna hava utarbetats följande sammandragstabeller, där i kolumnerna 1 och 5 angives den arbetstid, som tillämpats i de flesta antal fall, medan kolumnerna 4 och 8 utvisa medeltalen för samtliga inom en och samma fartgrupp ingående fartyg.

#### Styrmän.

Ångfartyg i	Arbetstidens längd i timmar per dygn							
	i hamn.				till sjöss.			
	1	2	3	4	5	6	7	8
	I allmän- het.	maxi- mum.	mini- mum.	Medel- tal.	I allmän- het.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Medel- tal.
Oceanfart .....	10	10	8	9.80	12	14	8	11.13
Nordsjöfart .....	10	10.5	8	9.13	12	14.5	12	12.08
Östersjöfart .....	10	13.5	9.5	10.28	12	18	8	12.81
Kustfart .....	10	16	10	11.75	—	16	12	13.67
Inre fart .....	15	19	10	13.63	—	18	12	15.25
Kanalfart, passagerarfartyg .....	12	14	10	12.00	—	20	12	15.75
» lastfartyg .....	10	11	10	10.10	12	15	10	12.15
Bogserångare .....	10	11.5	9	10.07	12	12	12	12.00

#### Maskinister.

	1	2	3	4	5	6	7	8
Oceanfart .....	10	10	8	9.72	12	14	8	10.14
Nordsjöfart .....	10	10.5	8	9.70	12	13	12	12.08
Östersjöfart .....	10	12	8	10.13	12	14	11	12.18
Kustfart .....	11	12	8	11.17	12	12	11	11.60
Inre fart .....	10	18	8	12.58	—	17	9	11.70
Kanalfart, passagerarfartyg .....	10	11	10	10.20	12	12	10	11.70
» lastfartyg .....	10	12	10	10.43	12	15	12	12.50
Bogserångare .....	10	11.5	9.5	10.14	12	12.5	12	12.10

## Däcksmanskap.

	1	2	3	4	5	6	7	8
Oceanfart .....	10	10	8	9.72	12	14	10	12.00
Nordsjöfart .....	10	10	8	9.93	12	14	12	12.09
Östersjöfart .....	10	12.5	8	10.06	12	17	8	12.09
Kustfart .....	10	14	8	10.70	—	12	11	11.50
Inre fart .....	10	19	9	13.62	—	16	10.5	13.17
Kanalfart, passagerarfartyg .....	—	11	10	10.36	—	24	12	17.62
» lastfartyg .....	10	11	10	10.13	12	17	11	12.60
Bogserångare .....	10	15	10	11.00	12	15	12	12.60

## Maskinmanskap.

	1	2	3	4	5	6	7	8
Oceanfart .....	10	10	8	9.67	8	12	8	8.65
Nordsjöfart .....	10	12.5	8	9.79	12	20	8	10.82
Östersjöfart .....	10	12	8	9.97	12	16.5	8	12.06
Kustfart .....	10	13	8	10.50	12	16	11	12.75
Inre fart .....	10	18	7	12.15	—	16	10	12.38
Kanalfart, passagerarfartyg .....	10	12	10	10.36	12	12	12	12.00
» lastfartyg .....	10	11	10	10.19	12	14.5	12	12.45
Bogserångare .....	10	11.5	10	10.21	12	12	12	12.00

## Kökspersonal.

	1	2	3	4	5	6	7	8
Oceanfart .....	14.5	17	13	14.30	14	18	12	15.10
Nordsjöfart .....	14	17	10	13.70	14	18.5	12	15.60
Östersjöfart .....	14	18	11	14.20	15	17	12	14.50
Kustfart .....	12	18	12	13.50	—	—	—	—
Inre fart .....	18	18	10	14.64	—	—	—	—
Kanalfart, passagerarfartyg .....	10	14	10	11.13	—	20	12	16.00
» lastfartyg .....	12	16	10	13.13	12	17	11	13.00
Bogserångare .....	12	15	9	12.00	—	15	12	13.50

En närmare granskning av ovanstående tabeller giver vid handen, att längden av den *allmänast tillämpade arbetstiden* i hamn inom alla farter varit 10 timmar per dygn för bemanningsgrupperna styrmän, maskinister, däcksmanskap och maskinmanskap. Endast för *styrmän* å ångfartyg i *inre fart* och å passagerarångare i *kanalfart* samt för *maski-*

nister å ångfartyg i kustfart föreligger en längre arbetstid, eller resp. 15, 12 och 11 timmar per dygn.

Däremot fluktuera *maxima* och *minima* såväl som *medeltalssiffrorna* betydligt. Av de senare faller det *högsta värdet*, 13.63 timmar per dygn, på *styrmännen* å ångfartyg i *inre fart*, medan den lägsta medeltalssiffran, 9.13 timmar per dygn, angives för *styrmän* å ångare i *nordsjöfart*.

Av *maxima* faller det *högsta värdet*, 19 timmar per dygn, på *styrmän* och *däcksmanskap* å ångfartyg i *inre fart* och det *lägsta*, 10 timmar per dygn, på *alla fyra bemanningskategorierna* å fartyg i *oceanfart* samt dessutom på *däcksmanskapet* å ångare i *nordsjöfart*. Motsvarande *minimisiffror* äro: den *högsta* 10 timmar per dygn för *samtliga fyra bemanningsgrupper* på ångfartyg i *kustfart*, *inre fart* och *kanalfart* samt den *lägsta*, 7 timmar för *maskinmanskap* på ångfartyg i *inre fart*.

Beträffande längden av den *allmännast tillämpade arbetstiden till sjöss* framträder ävenledes stor likformighet, i det densamma för *alla fyra bemanningskategorierna* på ångfartyg inom *samtliga farter* angivits till 12 timmar per dygn, utom för *maskinmanskap* å ångfartyg i *oceanfart*, för vilket den är 8 timmar.

*Medeltalssiffrorna* variera även här ganska avsevärt: från 17.62 timmar per dygn för *däcksmanskap* å *passagerarångare* i *kanalfart* till 8.65 timmar för *maskinmanskap* å ångfartyg i *oceanfart*.

Den *högsta maximisiffran*, 24 timmar per dygn (antagligen ett enstaka tillfälle), faller på *däcksmanskap* å *passagerarångfartyg* i *kanalfart*, och den *lägsta*, 12 timmar, återfinnes för *styrmän* å *bogserångare*, *maskinister* å ångfartyg i *kustfart* och *passagerarångare* i *kanalfart*, *däcksmanskap* å ångfartyg i *kustfart* samt *maskinmanskap* å *passagerarångare* i *kanalfart* och *bogserfartyg*, medan den *högsta minimisiffran*, 12 timmar per dygn, angives för *flera olika bemanningskategorier* inom *skilda fartgrupper* och den *lägsta*, 8 timmar, *likaså*.

För *kökspersonalen* är längden av den *allmännast tillämpade arbetstiden i hamn* mycket olika inom *skilda fartgrupper*. Således uppgår den å ångfartyg i *inre fart* till 18 timmar per dygn för att å *passagerarångare* i *kanalfart* endast utgöra 10 timmar.

*Medeltalssiffrorna* variera mellan 14.64 timmar å ångfartyg i *inre fart* och 11.13 timmar å *passagerarångfartyg* i *kanalfart*, *maxima* mellan 18 timmar för ångfartyg i *östersjö*-, *kust*- och *inre fart* och 15 timmar för *bogserångare* samt *minima* mellan 9 timmar å *bogserångare* och 13 timmar å ångfartyg i *oceanfart*.

Uppgifterna beträffande *kökspersonalens arbetstid till sjöss* äro fullständiga och tillförlitliga endast i fråga om ångfartyg i *ocean*-, *nordsjö*-



och östersjöfart, där längden av den *allmännast tillämpade arbetstiden* synes vara 14 timmar per dygn, under det att *medeltalen* infalla mellan 15.6 och 14.19 timmar, *maxima* mellan 18.5 och 17 samt *minimum* angives till 12 timmar per dygn.

Å en del ångare, där tjänstgöringen till sjöss är indelad i vakter, förekommer, som av det föregående framgått, i viss utsträckning arbete å frivakt. En närmare granskning utvisar dock, att dylikt arbete endast äger rum i jämförelsevis obetydlig utsträckning samt huvudsakligast för de bemanningskategorier, vilkas sjötjänst är uppdelad enligt trevaktssystemet. Omfattningen av frivaktsarbete inom fartgrupperna oceanfart, nordsjöfart och östersjöfart fördelad på bemanningskategorier och varaktighet per dygn framgår av nedanstående sammandragsstabell.

Arbete å  
frivakt.

		Antal fartyg berörda av undersökn.	Antal fartyg, å vilka frivaktsarbete förekommit med								
			8	5	4 1/2	3	2 1/2	2	1 1/2	1	1/2
			timmar per dygn.								
Oceanfart	{ Styrmän .....	30	—	—	—	—	—	4	—	1	—
	{ Maskinister .....	28	—	—	—	—	—	9	—	2	—
	{ Däcksmanskap ...	26	—	—	—	—	—	2	—	—	—
	{ Maskinmanskap...	26	—	—	—	—	—	4	—	3	—
Nordsjöfart	{ Styrmän .....	90	—	—	—	—	1	2	—	—	1
	{ Maskinister .....	94	—	—	—	—	—	2	—	—	1
	{ Däcksmanskap ...	96	—	—	—	—	—	2	—	—	1
	{ Maskinmanskap...	98	1	—	—	1	1	—	1	1	—
Östersjöfart	{ Styrmän .....	42	—	—	—	—	—	—	1	1	—
	{ Maskinister .....	47	—	—	—	—	—	2	1	1	1
	{ Däcksmanskap ...	41	—	1	—	—	—	5	1	—	1
	{ Maskinmanskap...	42	—	—	1	—	—	2	2	3	—
Summa		—	1	1	1	1	2	34	6	12	5

Den i frågeformulären framställda frågan: »När börjar och slutar den dagliga arbetstiden i hamn?» har besvarats av samtliga bemanningskategorier å 310 ångfartyg. För *styrmän, maskinister, däcksmanskap* och *maskinmanskap* har tiden för arbetets början i nästan samtliga fall å ångfartyg i *ocean-, nordsjö- och östersjöfart* angivits till kl. 6 f. m. och tiden för arbetets slut till kl. 6 e. m. Endast i ett fåtal undantagsfall hava andra tider, nämligen kl. 7 f. m. och 5 e. m., uppgivits, och i intet fall har den i allmänhet förekommande dagliga arbetstiden i hamn utsträckts före kl. 6 f. m. eller efter kl. 6 e. m.

Tiden för  
det dagliga  
arbetets bör-  
jan och slut.

Å ångfartyg i *inskränkta fart än östersjöfart* hava emellertid, särskilt i fråga om däcksbefäl och däcksmanskap, tiderna för det dagliga arbetets början och slut varit synnerligen oregelbundna, varierande resp.

*Skeppstjänstkommitterade.*

mellan kl. 3 och 7 f. m. samt kl. 5 och 11 e. m. Då uppgifterna härom äro synnerligen ofullständiga och i många fall vilseledande, hava de ej gjorts till föremål för någon närmare behandling.

Liksom *kökspersonalens* dagliga arbetstid varit längre än övriga bemanningskategoriers har också dess början och slut infallit betydligt tidigare resp. senare. I allmänhet uppgives den dagliga arbetstiden hava börjat kl. 5 f. m. och slutat kl. 8 e. m. Härifrån förekomma dock åtskilliga undantag med tidigare och senare såväl början som slut. Till sjöss har dock kökspersonalens arbetstid vanligen börjat tidigare och slutat senare, än vad ovan anförts.

*Dagliga  
raster.*

De *dagliga rasterna* i hamn hava å ångfartyg inom *samtliga farter* för *styrmän, maskinister, däcks- och maskinmanskap* nästan utan undantag till antalet varit 3 med sammanlagt 2 timmars varaktighet. Frukostrast har infallit mellan kl. 8 och 8.30 f. m., middagsrast mellan kl. 12 och 1 e. m. samt kafferast mellan kl. 3 och 3.30 (eller 3.30 och 4) e. m.

Till sjöss hava vaktmanskapets måltider intagits på frivakt utom beträffande eftermiddagskaffet, som i allmänhet serverats från kl. 3.30 e. m., varvid vaktmanskapet växelvis beretts en halv timmes eller 20 minuters fritid.

Även i fråga om raster intager *kökspersonalen* en särställning, i det uppgifterna för denna bemanningsgrupp i allmänhet gå ut på, att några regelbundna raster över huvud taget ej äga rum. Detta förhållande torde dock knappast överensstämma med verkligheten, då erfarenheten visat, att kökspersonalen oftast intager sina måltider efter däcks- och maskinbefälet, fastän den tid, som därvid anslages härför, mången gång är knapp och otillräcklig.

*Arbete ut-  
över den or-  
dinarie dag-  
liga arbets-  
tiden.*

Liksom med alla de frågor, vilka ej kunnat besvaras genom angivande av siffror, hava även på frågan rörande arbete utöver den vanliga ordinarie arbetstiden i hamn lämnats synnerligen ofullständiga och missledande svar. För *styrmännen* å fartyg i *alla farter* har uppgivits, att sådant arbete vid vissa tillfällen förekommer, särskilt tillsyn vid lastning och lossning. *Maskinisterna* och *maskinmanskapet* meddela, att arbete utöver den ordinarie arbetstiden stundom äger rum, t. ex. vid maskinreparationer och vid intagning av bunkerkol. *Däcksmanskapet* angiver som extra arbete i ganska många fall vinschtjänst vid lastning och lossning, vakthållning i lastrum samt diverse rengöringsarbeten.

För *samtliga* bemanningskategorier — utom för *kökspersonalen*, där ju arbetstiden är av helt annan art — synes emellertid arbete utöver den dagliga ordinarie arbetstiden icke hava förekommit i så stor utsträckning, som man i allmänhet varit böjd antaga, dock med undan-

tag för däcksbefäl och manskap å ångfartyg i inskränkta färter än kustfart, där dylikt arbete är ganska vanligt.

Som svar på frågan beträffande *arbete i hamn å sön- och helgdagar*, har i de flesta fall, då denna fråga över huvud taget besvarats, anförts, att »söndagsarbete endast förekommer i undantagsfall». Emellertid har från representanter av alla bemanningskategorier framförts den åsikten, att skyldigheten för viss del av besättningen, befäl såväl som manskap, att stanna ombord, då fartyg på sön- och helgdagar befinner sig i hamn, är att anse som arbete. Denna sak kommer att senare ytterligare omnämnas i samband med de särskilda erinringar, vilka framkommit vid besvarandet av frågeformulären.

*Arbete å sön- och helgdagar.*

I de fall, då frågan besvarats jakande, har det dock varit under särdeles svävande former, som t. ex. »då så erfordras», »vid behov», o. d.

Undantag utgöra styrmän och däcksmanskap å ångfartyg i inskränkta fart än kustfart, där arbetet i hamn är ungefär detsamma å söndagar som å vardagar.

Till sjöss förekommer intet annat söndagsarbete, än som erfordras för fartygets navigering, manövrering och framdrivande.

Frågan rörande besättningens deltagande i *lastnings- och lossningsarbete* har besvarats på olika sätt av de skilda bemanningskategorierna. Sålunda anför *styrmännen*, att de utöva tillsyn vid sådant arbetes utförande, övervaka stuvningen och räkna last. *Maskinisterna* kontrollera skötseln av ångpannor för vinschernas drift samt å ångfartyg, där elektrisk belysning finnes, även maskineriet för alstrande av kraft. *Däcksmanskapet* användes i ganska stor utsträckning att sköta vinscherna och deltagar å mindre ångare även i själva lastnings- och lossningsarbetet. *Maskinmanskapet* ålägges i viss utsträckning ångpannors och belysningsmaskineriets skötsel vid dylikt arbete.

*Lastning och lossning.*

Å ångfartyg, som nyttjas i *ocean-, nordsjö- och östersjöfart*, ävensom å en del ångare i *kust- och kanalfart* utgår i allmänhet för arbete utöver den ordinarie arbetstiden *overtidsersättning*. Detta är alltid förhållandet vid lastning och lossning, men även för annat arbete, såsom förhalning, rengöring m. m. Overtidsarbete förekommer oftast efter den ordinarie arbetstidens slut på aftonen, mera sällan före dess början eller å sön- och helgdagar. Några närmare uppgifter om overtidsarbetets varaktighet hava ej lämnats, då detsamma återkommit särdeles oregelbundet.

*Overtidsersättning.*

Till besättningar å speciellt mindre fartyg i *kust- och inre fart* utgår i allmänhet ingen overtidsersättning, ej heller för *kökspersonalen* å något av de fartyg, som ingått i undersökningen.

Ävenledes har av 1:e styrmän och övermaskinister å några större fartyg uppgivits, att gottgörelse för övertidsarbete ej lämnats.

Beträffande övertidsersättningens storlek, har densamma i de flesta fall utgått i enlighet med bestämmelserna i 96 § sjölagen. Undantagsvis och då huvudsakligen å ångfartyg, som under kriget gått i fart på grund av ententeavtalet, har en högre ersättning, vanligtvis 1 krona per timme, utbetalats, varjämte för besättningsmän, vilka påmönstrats i utlandet, så pass höga belopp som exempelvis 50 amerikanska cents eller 1 holländsk florin angivits som timpenning.

För övertidsarbete till sjöss har i det fåtal fall, då sådant angivits hava ägt rum, ingen extra ersättning utgått.

#### Nattvakt.

Frågan angående *nattvakttjänstgöring i hamn* har i allmänhet besvarats mycket ofullständigt, i många fall tydligen beroende på missuppfattning av frågans innebörd, då svaren avsett arbete, som utförts nattetid utan att stå i samband med vad som förstås med nattvakttjänstgöring.

För *styrmännens* vidkommande har i en del fall skyldigheten för en styrman att alltid finnas ombord under natten anförts som nattvakttjänst, återkommande varannan eller var tredje natt i hamn. Ersättning eller motsvarande fritid har icke beretts härtör. Ävenså har för styrmän å fartyg, som befunnit sig i osäker hamn eller å öppen redd, nattvakttjänst förekommit, varvid i allmänhet sjövaktsystem tillämpats.

För *maskinister* synes egentlig nattvakttjänst icke kommit i fråga, men anføres dock, liksom beträffande styrmännen, att skyldigheten att stanna ombord nattetid betraktats som sådan tjänstgöring. Ej heller för denna bemanningskategori har i dessa fall beretts ersättning eller motsvarande fritid.

Vad beträffar *däcksmanskapet*, har nattvakttjänst förekommit betydligt allmännare än för någon annan bemanningsgrupp. I de flesta fall har berörda fråga helt enkelt besvarats med »ja» utan angivande av tjänstgöringens närmare anordning eller varaktighet. Vanligast synes hava varit, att *en* man gjort nattvakt mellan 6 f. m. och 6 e. m. mot erhållande av motsvarande fritid under dagen. Endast i ett par fall har ersättning som för övertid utbetalats. Å en del ångare hava två man även i hamn tjänstgjort i varandra avlösande vakter, natt som dag, varvid någon extra ersättning naturligtvis icke utgått.

I övrigt har anförts, att nattvakt endast förekommer i vissa hamnar, att i svensk hamn vakttjänsten bestrides av folk från land, att nattvakttjänstgöring för samma individ återkommer med regelbundna mellanrum, såsom varannan natt, två gånger i veckan, var tredje vecka o. d.

För *maskinmanskabet* har nattvaktjänst icke förekommit. Visserligen hava åtskilliga eldare under denna rubrik anført arbete med donkeypannan i samband med lastning och lossning, men som detta arbete betalats med övertidsersättning och i övrigt är att hänföra till frågan beträffande arbete utöver den ordinarie arbetstiden, har det behandlats under denna punkt.

Frågan beträffande *tillstånd att efter den dagliga arbetstidens slut gå i land* har även i stor utsträckning lämnats obesvarad. Att döma av de inkomna uppgifterna har för *styrmännens* vidkommande alltid förelegat skyldighet för en av dessa att stanna ombord. Å fartyg med två styrmän har alltså dylikt tillstånd beretts varannan afton, med tre styrmän ombord tveune påföljande aftnar, allt beroende på det antal dagar fartyget legat i hamn. Å fartyg med tre styrmän har emellertid även förekommit, att skyldigheten att stanna ombord endast omfattat 2:dre och 3:dje styrmännen, varemot 1:ste styrmannen gått i land varje kväll. I fråga om fartyg med endast en styrman föreligger blott ett fåtal svar, varav dock tyckes framgå, att denna befälsperson efter arbetets slut i hamn kunnat disponera över sin tid efter behag.

*Frihet att  
gå i land.*

För *maskinisterna* gäller i stort sett detsamma, som ovan sagts beträffande styrmännen.

Uppgifterna från *däckmanskabet* äro särdeles svävande och ofullständiga och giva tydligen icke någon tillförlitlig bild av de verkliga förhållandena. Båtsmän och timmermän synes i varje fall alltid, då ej särskilt övertidsarbete förelegat, haft frihet att efter den dagliga arbetstidens slut gå i land, och så har även i stor utsträckning varit förhållandet med övriga till däcksmanskabet hörande sjömän. I övrigt har såväl enligt befälhavarnas som manskapets egna uppgifter landpermission medgivits i den utsträckning personalens antal och förekommande övertidsarbete det medgivit. Sålunda har det å en del ångare ansetts tillräckligt, att en eller ett par man av däcksmanskabet stannat ombord, medan i andra fall endast halva däckspersonalen haft full frihet att disponera över sin tid. Frekvensen av besöken i land har tydligen berott på huru ofta fartyget besökt hamn och huru länge uppehållet där varat.

För *maskinmanskabet* torde tillstånd att gå i land efter arbetstidens slut givas oftare än för däcksmanskabet. Dock ålägges även den förstnämnda manskapsgruppen — om man undantager donkeymännen — att i viss utsträckning stanna ombord, varvid dock uppgives, att denna skyldighet i allmänhet åligger endast en man för varje kväll.

*Kökspersonalen* har i de flesta fall uppgivit, att tillstånd att efter

arbetstidens slut gå i land medgives densamma, dock har samtidigt påpekats, att på grund av denna manskapsgrupps långa och sent på aftonen utsträckta arbetstid, detta tillstånd varit av mindre värde, då personalen i fråga väl behövde utnyttja hela fritiden till sömn och vila. I några fall har från stuertar anförts, att befälhavarens personliga betjäande krävt deras närvaro ombord efter arbetstidens slut.

*Arbetstidens  
längd vid  
ankomst till  
och avgång  
från hamn.*

Den i frågeformulären framställda frågan: »huru många timmars oavbruten tjänstgöring erfordras vid ankomst till eller avgång från hamn?» har tydligen både från befälhavarnas och besättningarnas sida ansetts synnerligen vanskelig att besvara, då, förutom att det i ett stort antal fall helt kategoriskt förklarats, att frågan vore omöjlig att besvara, de flesta svaren gå ut på att den ifrågavarande tjänstgöringens varaktighet vore allt för obestämd och oregelbunden att kunna besvaras.

Om denna uppfattning möjligen håller streck beträffande ångfartyg i östersjö- och inskräntare fart, där besöken i hamnarna ofta upprepas och äro av växlande varaktighet, borde det dock för fartyg i ocean- och nordsjöfart icke hava mött några väsentligare svårigheter att lämna de begärda upplysningarna. Det fåtal sifferuppgifter, som nu äro tillgängliga för de båda sistnämnda farterna, anföras emellertid härnedan med upptagande av maximi- och minimilängd för den oavbrutna tjänstgöringen vid ankomst till och avgång från hamn.

*Styrmän: maximum 24, minimum 10 timmar.*

*Maskinister: maximum 20, minimum 6 timmar.*

*Däcksmanskap: maximum 20, minimum 8 timmar.*

*Maskinmanskap: maximum 17, minimum 12 timmar.*

*Särskilda  
erinringar.*

Förutom de till direkt besvarande framställda frågorna har genom särskilt utrymme å formulären jämväl beretts tillfälle för sjömännen att framställa *särskilda erinringar*. Befälhavarna hava endast i undantagsfall givit uttryck för dylika erinringar, som bland annat omfattat önskemål om rätt för sjömän att genom fullmakt utöva sin politiska rösträtt, förbättrade pensioneringsförhållanden samt en skärpt disciplin ombord å fartyg. Några önskemål i fråga om arbetstiden hava ej framställts, däremot har i en del fall framhållits, att den nu rådande kristiden med åtföljande abnorma förhållanden för sjöfarten varit synnerligen olämplig till företagande av ifrågavarande utredning och måste svaren, på grund av att de avgivits under tryck av dessa förhållanden, i mångt och mycket giva anledning till en felaktig uppfattning av det under normala omständigheter förhärskande verkliga läget.

Om befälhavarna alltså endast i mycket obetydlig utsträckning

begagnat sig av tillfället att å frågeformulären framställa de särskilda erinringar, som i samband med de allmänna frågorna kunnat vara av ett visst värde, har däremot besättningen, befäl såväl som manskap, i vida större omfattning använt sig härav. Då utredningen igångsatts för att i första hand få en närmare inblick i sjömännens arbetstidsförhållanden, synes det vara lämpligt att närmare skärskåda de erinringar och önskemål, som framkommit beträffande denna och därmed sammanhängande frågor.

Kravet på lagstadgad arbetstid såväl i hamn som till sjöss är allmänt såväl från befälets som manskapets sida. Härvid har man i de flesta fall ej ingått på närmare detaljer, utan endast framhållit önskvärdheten av en kortare arbetstid, särskilt i hamn, varvid som motiv härför anförts, dels det hårda och ansträngande arbetet, dels en del förhållanden, som äro säregna för sjömansyrket med dess oupphörligen återkommande arbete under såväl söcken- som sön- och helgdagar samt även nattetid. Bland mera detaljerade önskemål i fråga om arbetet i hamn kunna anföras följande: 8 timmars arbetsdag, lördagseftermiddagar (eller eventuellt annan halv arbetsdag) fria för besök i land, längre fritid i hemhamnen för besök av anhöriga och vårdande av egna angelägenheter samt arbetstidens fastställande i överensstämmelse med rådande platsbruk.

Beträffande arbetstiden till sjöss finner man en mycket utbredd önskan om generellt införande av trevaktssystem med 8 timmars effektiv arbetstid per dygn. Detta önskemål uppställas särskilt av maskinbefäl och -manskap samt i mindre utsträckning av däcksbefälet. Endast i undantagsfall har däcksmanskapet givit uttryck för önskemål om vakt-tjänstgöringens ordnande i denna riktning, varemot samtliga besättningskategorier uttala sig för avskaffandet av allt arbete å frivakt.

Allmänt erinras om önskvärdheten av att sjövakter sättas i god tid före avgång från och bibehållas tillräckligt länge efter ankomst till hamn, då med det nu tillämpade systemet den oavbrutna arbetstiden under de dygn, då ankomst eller avgång äger rum, mången gång utsträcker utöver dygnets 24 timmar. Denna anmärkning har framförts från samtliga besättningskategorier, men särskilt från styrmän och däcksmanskap. Sålunda anför en ende-styrman å ett mindre nordsjöfartyg, att hans oavbrutna arbetstid i angivna fall ofta uppgår till 48 timmar, och flera dylika uttalanden, om de ock avse kortare tid, hava gjorts från andra representanter inom ifrågavarande båda besättningsgrupper.

Vad särskilt beträffar kanal-, kust- och skärgårdsångare anføres, att tjänstgöringen är alldeles för lång och ansträngande och att dessa

missförhållanden borde kunna avhjälpas genom tillämpande, åtminstone under den egentliga säsongen, av något slags vaktsystem ombord. I synnerhet för rogångare å fartyg, som gå å de anförda ruterna, är tjänstgöringen oskäligt lång, och från bogserfartygens besättningar framföras enahanda klagomål.

Kökspersonalen, främst den manliga, har framlagt en mångfald klagomål beträffande arbetstiden. I allmänhet har anförts, att densamma är onaturligt lång och att regelbundna måltidsraster sällan förekomma. Som lämpliga botemedel mot dessa missförhållanden hava av vederbörande föreslagits det traditionella morgonkaffets slopande och införande av tidigare aftonmåltid, varjämte framställts önskemål om erhållande av övertidsersättning i samma utsträckning som andra ombord anställda.

I fråga om det sistnämnda önskemålet, övertidsersättning, har intresset varit påfallande stort från samtliga besättningskategorier. Från manskapshåll har i en del fall förordats avskaffande av allt övertidsarbete, eller åtminstone, att allt arbete i hamn efter den ordinarie arbetstidens slut skulle vara frivilligt. I allmänhet betraktas övertidsersättningen som alldeles för låg, varjämte man anser, att sådan ersättning bör utgå för allt slags arbete, som utföres på övertid, såsom förhalning, kolning, arbete med att göra fartyget sjöklart, m. m. Styrmän och maskinister framhålla i en del fall orättvisan i att ej bliva delaktiga av övertidsersättning, och från kanal-, kust- och skärgårdsfartyg yrkas härpå från alla besättningskategorier.

I nattvaksfrågan har förekommit en del uttalanden, vari särskilt framhålles omöjligheten för den person, som under hela natten fullgjort vakttjänst, att under dagen finna tillräckligt lugn och vila i de bostadsrum, vilka äro avsedda för manskapet. Allmänt förordas anskaffande av vaktmanskap från land, ävensom utbetalning av övertidsersättning, i de fall besättningsman bestrider vakttjänst nattetid eller å sön- och helgdagar, då fartyg befinner sig i hamn.

I visst samband med arbetstidsförhållandena står även frågan om årlig semester, vilken som ett önskemål framförts från befälshåll, både styrmän och maskinister. Likaledes förordas, att fartygsbefäl, som under längre tid tjänstgör hos samma rederi, borde genom avlösning av särskilt anställt reservbefäl i hemhamnen beredas tillfälle till fritid för skötande av egna angelägenheter.

#### **Motorfartyg.**

Såsom i inledningen anfördes, hava uppgifter inkommit från endast 22 av de 332 motorfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin, som ingå



i den svenska handelsflottan. Av dessa voro endast 8 att räkna till de egentliga motorfartygen, i storlek mellan 3,745 och 37 bruttoton och med en maskinstyrka, växlande från 2,000 till 12 ind. hkr. Av dessa 8 fartyg nyttjades det största i oceanfart, medan de övriga 7 endast användes i inre farvatten. Arbetstidsförhållandena överensstämma i huvudsak med vad som sagts rörande motsvarande grupper av ångfartyg, och hava de lämnade uppgifterna varit så ofullständiga, att någon fristående statistisk bearbetning därav ej kunnat utföras.

Vad angår de återstående 14 fartygen, äro dessa att hänföra till segelfartyg med hjälpmaskin, äro av litet tonnage — det största 101 bruttoton — samt nyttjas i kust- och inre fart. Intet av dessa fartyg hade anställda ombord vare sig maskinister eller maskinmanskaper, och ifråga om däcksbesättningen äro arbetsförhållandena, enligt vad som synes framgå av de knapphändiga uppgifterna, i huvudsak desamma som å segelfartyg, varom mera här nedan.

Även beträffande segelfartygsbesättningarnas arbetstidsförhållanden hava de inkomna uppgifterna dels varit mycket fåtaliga, omfattande sammanlagt endast 153 fartyg, dels företett sådana brister beträffande tillförlitlighet och fullständighet, att någon mera detaljerad bearbetning av det föreliggande materialet ej kunnat äga rum

Segelfartyg.

Endast från 2 segelfartyg i *oceanfart*, om resp. 715 och 371 bruttoton, hava uppgifter insänts. Å det förstnämnda utgjorde längden av *styrmännens arbetstid i hamn* 10 timmar och till sjöss 12½ timmar. *Tjänstgöringen till sjöss* var indelad i svenska vakter, och *arbete å frivakt* förekom med ½ timme.

Oceanfart.

*Däcksmanskapet* hade samma *arbetstid* som styrmännen såväl i *hamn* som *till sjöss*, och även för denna bemanningsgrupp förekom *arbete å frivakt* med ½ timme ävenså var vakttjänsten indelad i svenska vakter. *Kökspersonalens arbetstid i hamn* utgjordes av 15½ timmar, varemot motsvarande *tid till sjöss* ej angivits.

För det mindre fartyget voro *arbetstiderna* och *vaktindelningen* ifråga om *styrmän* och *däcksmanskaper* desamma, som ovan angivits, med undantag för arbetstiden till sjöss, som å detta fartyg var 12 timmar. *Arbete å frivakt* förekom ej. *Kökspersonalens arbetstid i hamn* uppgick till 15 timmar.

Undersökningen omfattar 12 segelfartyg mellan 198 och 467 bruttoton, som nyttjats i *nordsjöfart*. Från 10 fartyg hava lämnats uppgifter rörande *däcksbefälets arbetstid i hamn*, som i samtliga fall var 10 timmar, medan *arbetstiden till sjöss* å 8 fartyg angivits till

Nordsjöfart.

Däcksbefäl.

*Skeppstjänstkommittéer.*

12 och å 1 till 10 timmar. Å 6 fartyg tillämpades svenska, och å 4 engelska vakter.

Däcksmanskap. *Däcksmanskapets arbetstid i hamn* var å samtliga fartyg 10 timmar och till sjöss 12 timmar. *Vakttjänsten* fullgjordes å 7 fartyg enligt svenskt, å 5 enligt engelskt system. *Arbete å frivakt* förekom icke för vare sig *däcksbefäl* eller *däcksmanskap*.

Kökspersonal. *Kökspersonalens* — å varje fartyg bestående av endast 1 kock — arbetstid i hamn framgår av nedanstående sammanställning:

å 1 fartyg	15½ timmar.
» 1 »	15 »
» 1 »	14½ »
» 3 »	14 »
» 1 »	13 »
» 3 »	12 »
» 2 »	10 »

Längden av *arbetstiden till sjöss* har endast uppgivits från 7 fartyg, varav å 4 med 15 timmar, å 1 med 14 och å 2 med 12.

Östersjöfart. Från 30 segelfartyg i *östersjöfart* om 101—185 tons brutto-dräktighet hava insänts uppgifter beträffande arbetstiden.

Däcksbefäl. *Däcksbefälet*, i allmänhet bestående av bästemän, har å 27 fartyg haft en *arbetstid i hamn* av 10 timmar. *Arbetstiden till sjöss* har uppgivits från 21 fartyg, varav å 1 med 17 timmar, å 1 med 12½, å 17 med 12, å 1 med 11½ och å 1 med 9½.

Å 13 seglare tillämpades det svenska och å 14 det engelska vakt-systemet. *Arbete å frivakt* förekom å 1 fartyg med 5 timmar och å 1 med ½ timme.

Däcksmanskap. *Däcksmanskapets arbetstid i hamn* var 13½ timmar å 1, 12 å 1 samt 10 timmar å 28 fartyg. *Till sjöss* var den dagliga arbetstiden 17 timmar å 1 fartyg, 14 timmar å 1, 12½ timmar å 2, 12 timmar å 21, 11½ timmar å 1 samt 9½ timmar å 1 fartyg. *Sjövakterna* voro å 16 fartyg svenska, å 14 engelska. *Arbete å frivakt* förekom å 1 fartyg med 5 timmar, å 1 med 2 timmar och å 2 med ½ timme.

Kökspersonal. Å varje fartyg i denna fartgrupp fanns en kock, som därjämte deltog i däcksmanskapets arbete. Kockens *arbetstid i hamn* framgår av följande:

å 3 fartyg	15 timmar.
» 4 »	14 »
» 1 »	13 »
» 11 »	12 »
» 1 »	11½ »
» 8 »	10 »

Uppgifter beträffande *arbetstiden till sjöss* hava inkommit från 16 fartyg:

å	1	fartyg	15	timmar.
»	2	»	14	»
»	1	»	13	»
»	10	»	12	»
»	2	»	10	»

I en del fall har kocken deltagit i vakttjänstgöringen tillsammans med däcksmanskapet.

62 av de segelfartyg, varifrån uppgifter insänts, hava använts i *kustfart*. De äro alla av liten bruttodräktighet, samtliga under 100 ton, och hava endast i undantagsfall haft ett besättningsantal, som, inbegripet befälhavaren, överstigit 4 man. *Arbetstiden* såväl i *hamn* som *till sjöss* har i regel varit av samma längd för alla besättningskategorierna, nämligen 10 timmar i det förstnämnda och 12 timmar i det sistnämnda fallet. Endast från 3 fartyg har en längre arbetstid om resp. 12, 15 och 12½ timmar uppgivits, varjämte å 6 fartyg arbetstiden i *hamn* var kortare än 10 timmar och å 5 fartyg motsvarande tid till *sjöss* kortare än 12 timmar. *Kökspersonalens*, oftast representerad av en kockspojke, *arbetstid* överensstämde å denna grupp fartyg tämligen väl med den övriga besättningens. I några fall förekom dock en längre arbetstid, i *hamn* varierande mellan 12½ och 16 timmar samt *till sjöss* mellan 12½ och 14 timmar.

*Kustfart.*

*Tjänstgöringen i vakter* till *sjöss* tillämpas ytterst oregelbundet, beroende dels på ifrågavarande fartygs korta resor, dels på den omständigheten att ett stort antal fartyg synes ligga stilla under natten. I de fall vaktindelning ägt rum, har oftast det engelska systemet använts, och hava samtliga besättningskategorier deltagit däri.

Å samliga segelfartyg har *arbetet i hamn* i fråga om *däcksbefäl* och *däcksmanskap* börjat kl. 6 f. m. och slutat kl. 6 e. m. Från denna allmänna regel föreligger intet enda undantag, då däremot *kökspersonalen*, dock i betydligt mindre utsträckning än å ångfartygen, börjar och slutar sitt arbete vid tidigare resp. senare tidpunkt.

*Tiden för det dagliga arbetets början och slut.*

Tiden för de *dagliga rasterna i hamn* överensstämmer i stort sett med vad tidigare anförts beträffande ångfartygen och infalla liksom å dessa kl. 8 f. m., kl. 12 midd. och kl. 3,30 e. m. med sammanlagt 2 timmars varaktighet. *Till sjöss* sammanfalla måltidsrasterna i allmänhet med frivakt, utom för dagmän, vilka emellertid förekomma ytterst spar-

*Dagliga raster.*

samt å segelfartygen och då endast i ocean- och nordsjöfart samt åtnjuta samma raster som i hamn.

*Arbete ut-  
över den  
ordinarie  
arbetstiden.*

*I hamn synes arbete utöver den ordinarie arbetstiden* höra till undantagen och har uppgivits äga rum endast i ett par fall, då det rör sig om rengöringsarbeten. *Till sjöss* är förhållandet annorlunda, då ju segelfartygen i fråga om framkomst och manövrering äro fullkomligt beroende av väder och vind, varvid segelsättning och -bärgning mången gång ej kunna utföras enbart av vakten på däck, utan även frivakten måste biträda. Egendomligt nog har emellertid dylikt arbete ej ens av sjömännen själva rubricerats som arbete å frivakt, tydligen på den grund att detsamma står i direkt samband med fartygets framdrivande och därför är oundgängligt. Någon närmare uppgift på ifrågasvarande arbetes omfattning och utsträckning har ej kunnat lämnas.

*Arbete å  
sön- och  
helgdagar.*

*Arbete å sön- och helgdagar i hamn* synes, att döma av de få ingångna svaren, vara i det närmaste okänt ombord å segelfartyg. I samband med fartygs ankomst till hamn har dylikt nödvändigt arbete uppgivits äga rum i några fall. Däremot torde avgång från hamn för segelfartygens vidkommande sällan äga rum å sön- och helgdagar.

*Till sjöss* är söndagsarbetet inskränkt till vad som erfordras för fartygets framdrivande samt tillredning av måltider och därmed sammanhängande göromål.

*Lastning  
och loss-  
ning.*

Arbete med segelfartygs *lastning och lossning* utföres i stor utsträckning av fartygens egna besättningar. Häri deltaga *samtliga besättningskategorier*, utom *kökspersonalen* å större seglare.

*Övertids-  
arbete.*

*Arbete på övertid* utöver vad ovan sagts synes ej hava förekommit, varför ej heller någon ersättning för dylikt arbete kommit i fråga.

*Nattvakt.*

*Nattvaktjänst i hamn* förekommer sällan å de segelfartyg, som berörts av undersökningen. Endast å de större fartygen i ocean- och nordsjöfart bestrides sådan vaktjänst av besättningen, antingen i form av »en mans vakt» med motsvarande frihet om dagen, eller av två man med löpande sjövakter. I 2 fall har tillämpats det gamla förkastliga systemet med skyldighet för varje man att under en till två timmar göra nattvakt, utan att beredas någon frihet under dagen. Övertidsersättning för nattvaktjänst har icke förekommit.

*Frihet att  
gå i land.*

*Tillstånd att* efter den dagliga arbetstidens slut *gå i land*, synes för befälet å segelfartyg förekomma i full utsträckning och utan inskränkningar, såvida hamnförhållanden och fartygets säkerhet i övrigt tillåta. Samma är förhållandet i fråga om däcksmanskapet å de mindre fartygen, varemot å en del av de större en, två eller flera besättningsmän växelvis åläggas stanna ombord.

Frågan beträffande den oavbrutna *tjänstgöringstidens längd vid ankomst till* eller *avgång från hamn* har i de allra flesta fall lämnats obesvarad, eller också har anförts, att densamma på grund av oregelbundenhet ej kunnat närmare angivas.

*Arbetstidens längd vid ankomst till och avgång från hamn.*

Det tillfälle, som beretts sjömännen å segelfartyg, att vid frågeformulärens besvarande under rubriken »särskilda erinringar» framkomma med anmärkningar och önskemål i vad som rör arbetstids- och andra förhållanden ombord, har över huvud taget icke tagits i akt. Sålunda hava endast i tvenne fall dylika erinringar framställts, avseende önskvärdheten av 8-timmars arbetsdag i hamn för segelfartygsbesättningar, då de deltaga i lastning och lossning, samt övertidsersättning för sådant rengöringsarbete, som utföres utom den ordinarie arbetstiden.

Någon tillförlitlig jämförelse mellan arbetstidsförhållandena å ångfartyg och segelfartyg låter sig, på grund av de knapphändiga uppgifterna beträffande de senare, icke anställa. Så mycket synes dock framgå av de inkomna svaren, att å båda fartygscerterna var längden av den allmänast tillämpade arbetstiden i hamn 10 timmar och till sjöss 12 timmar per dygn. Vidare överensstämma i de flesta fall tiderna för det *dagliga arbetets i hamn* början och slut, vilka för såväl ång- som segelfartyg infalla kl. 6 f. m. och 6 e. m.

Jämförelse mellan ång- och segelfartyg.

Beträffande besättningens deltagande i *lastning och lossning* synes detta vara regel å segelfartyg, medan det å ångfartyg endast förekommer för vissa besättningskategorier och i allmänhet i relativt obetydlig omfattning.

*Övertidsersättning*, som i ganska stor utsträckning utgår till besättningar å ångfartyg, är för segelfartygsbesättningarnas vidkommande nästan okänd.

Får man slutligen döma av de uttalanden, som under rubriken »särskilda erinringar» framförts från ett stort antal sjömän av alla kategorier ombord å ångfartyg, medan dylika anmärkningar nästan helt och hållet saknas i fråga om segelfartygen, synes det som arbetstidsförhållandena å de senare skulle ställa sig gynnsammare för besättningen än å de förra.

## Utländsk lagstiftning rörande arbetstiden ombord å handelsfartyg.

N o r g e.

Lov om sjöfarten av 20 juli 1893.

§ 44. — — — Arbete utöver, vad som erfordras för fartygets säkerhet, manövrering, maskinens drift, nödvändig torkning av segel, erforderlig båttjänst samt kostens tillagning, må icke åläggas manskapet å söndagar och andra i riket brukliga helgdagar, såvida det icke är oundgängligen nödvändigt, vari icke iibegripes, att fartyget genom befraktningsavtal skall lasta eller lossa å sön- och helgdagar.

§ 78. Det åligger envar av manskapet att i hamn och till sjöss, ombord och i land åtlyda förmans befallningar i tjänsten liksom att i övrigt sorgfälligt vårda fartyg och gods samt utföra sin tjänst med nit och uppmärksamhet. Den skada, som vållas genom hans svek, försummelse eller vårdslöshet, är han pliktig ersätta.

Råkar fartyget i sjönöd, bör besättningen göra allt, som står i dess makt att rädda fartyget, och må ej utan befälhavarens tillstånd före honom övergiva detsamma.

§ 96. Finner befälhavaren oundgängligen nödvändigt att ålägga manskapet lossning eller lastning å söndag eller annan i riket bruklig helgdag, skall varje man, som deltagar i dylikt arbete, erhålla särskild ersättning, som beräknas med en halv dags hyra för varje påbörjad arbetstid av två timmar. Denna bestämmelse äger icke tillämpning på fartyg, som gör regelbundna resor mellan vissa platser efter på förhand kungjord plan.

**Lov om statskontrol med skibes sjödyktighet av 9 juni 1903 med förändringar av 18 september 1909, 3 juni 1913 och 21 augusti 1914.**

---

Sjunde kapitlet.

**Manskapet och dess arbetstid.**

— — — —.

§ 82. Befälhavaren skall tillse, att det manskap, som övertager första vakten efter avgång från hamn, dessförinnan beretts tillräcklig vila.

— — — —.

§ 86. Då fartyget är till sjöss indelas arbetstiden dygnet om på sedvanligt sätt.

Beträffande arbete å frivakter gälla enahanda bestämmelser som de i sjöfartslagens § 44 angående arbete å sön- och helgdagar.

Dessa bestämmelser äga ej tillämpning på fiske- eller fångstfartyg.

§ 87. Då fartyg ligger i hamn, skall arbetstiden i fråga om lastning och lossning rättas efter den å platsen gällande dagsarbetstiden, såväl beträffande dess längd som med avseende på måltidernas intagande. Om denna arbetstid understiger tio timmar, kan även annat arbete utföras före och efter den å platsen gällande tiden, dock icke före kl. 6 f. m. och efter kl. 6 e. m.

Om arbetstiden per dygn överstiger tio timmar, eller om någon av manskapet ålägges arbete före kl. 6 f. m. eller efter kl. 6 e. m. betalas för dylikt arbete en extra ersättning av 40 öre per timme, eller proportionsvis för del av timme.

§ 88. Under lastning och lossning i hamn inom tropikerna må arbetstiden under den varma årstiden icke överstiga 8 timmar i dygnet. Utför någon av manskapet i förenämnda fall annat arbete än lastning och lossning, utbetalas extra ersättning enligt föregående paragraf, när arbetstiden med mera än en timme överstiger 8 timmar.

§ 89. Den sammanlagda arbetstiden i hamn och till sjöss må under inga omständigheter, såvida ej undantagsvis nödvändigheten kräver, överstiga 18 timmar. Har någon arbetat 18 timmar eller undantagsvis där-

över, åtnjute han minst 8 timmars vila, om fartyget ligger i hamn, samt »vila vakt om vakt» om fartyget befinner sig till sjöss.

Om arbetstiden i det dygn, fartyg avgår från eller ankommer till hamn, överstiger 14 timmar, räknat från den tidpunkt, då arbetet i land börjar å avgångsdagen eller till den tidpunkt, då det slutar å ankomstdagen, skall extra ersättning härför utgå i enlighet med § 87.

I båda de omnämnda tidsperioderna av 18 resp. 14 timmar medräknas vakttjänstgöring under fartygets gång samt den tid som åtgår för intagande av måltider.

Dessa bestämmelser gälla ej för fiske- och fångstfartyg ej heller för fartyg, å vilka tillverkas fiskeriprodukter.

§ 90. De i §§ 87, 88 och 89 meddelade bestämmelserna, skola ej äga tillämpning på:

- a) befälhavare, 1:ste styrman och 1:ste maskinist,
- b) stuert och kökspersonal, såvida desamma ej åläggas arbete utöver den tid, som i allmänhet erfordras för tillsyn av provianten samt för tillredning och servering av de vanliga måltiderna,
- c) fångstfartyg eller fartyg, å vilka tillverkas fiskeriprodukter,
- d) segelfartyg i inrikes fart.

§ 91. Ålägges någon av manskapet emellan kl. 8 e. m. och 6 f. m. nattvaktjänst, då fartyg ligger i hamn, äger han efter befälhavarens avgörande antingen vara fri från arbete under ett motsvarande antal timmar på dagen eller erhålla en extra ersättning av 25 öre i timman.

— — — —.

§ 93. De i sjunde kapitlet fastställda bestämmelserna gälla, där icke annorlunda säges, för såväl inrikes- som utrikes fart och kunna ej upphävas genom överenskommelse mellan befälhavare och besättning.

— — — —.

Den 23 mars 1917 tillsattes inom norska handelsdepartementet en kommitté »til revision av lovgivningens bestemmelse om arbeidstiden paa norske skibe», som den 3 oktober 1917 framlade ett utkast till lag om arbetstiden å norska fartyg. Sedermera har kungl. proposition avlåtit till norska stortinget med förslag i ämnet, utarbetad i huvudsaklig överensstämmelse med berörda utkast. Det till stortinget överlämnade förslaget har följande innehåll:



## Kap. I.

## Den vanliga arbetstiden.

*Till sjöss.*

§ 1. Till sjöss indelas däcksmanskapets arbetstid dygnet runt på sedvanligt sätt. Maskinmanskapets arbetstid indelas i tre vakter per dygn i den utsträckning, som antalet inom varje grupp av denna manskapskategori tillåter.

För fart, där särskilda omständigheter så påfordra, må Konungen utfärda närmare föreskrifter om arbetstidens indelning.

*I hamn.*

§ 2. 1. I hamn skall däck- och maskinmanskapets vanliga arbetstid omfatta 9 timmar — i tropikerna 8 timmar — per dygn mellan kl. 6 f. m. och kl. 6 e. m.

2. I fråga om lossning och lastning må arbetstiden även ordnas efter å platsen rådande bruk.

*Vid ankomst till och avgång från hamn.*

§ 3. 1. Vid ankomst till och avgång från hamn må den sammanlagda arbetstiden till sjöss och i hamn icke under något dygn överstiga för däcksmanskapet 12 och för maskinmanskapet 9 timmar.

Arbetstiden räknas vid avgång från den tidpunkt arbetet i hamn på avgångsdagen börjar och vid ankomst till den tidpunkt arbetet på ankomstdagen slutar.

2. Å fartyg, varå arbetstiden till sjöss på grund av resans kortvarighet icke är indelad i vanliga sjövakter (lokalfart), må den sammanlagda arbetstiden till sjöss och i hamn icke överstiga 54 timmar i veckan. Arbetstiden kan förläggas till vilken tid av dygnet som helst, men må icke under något enskilt dygn överstiga 12 timmar.

*Stuert-, kock- och mässpersonalens arbetstid.*

§ 4. Stuert-, kock- och mässpersonalen må icke åläggas arbete utöver den vanliga tid, som åtgår för tillsyn av proviant samt för tillredning och servering av de vanliga måltiderna.

Personalens vanliga arbetstid må icke utsträckas efter kl. 8 e. m.

Den sistnämnda bestämmelsen äger ej tillämpning å fartyg med passagerarcertifikat.

*Skeppstjänstkommitté.*

## Kap. II.

### Sön- och helgdagsarbete samt frivaktsarbete.

#### *Sön- och helgdagsarbete till sjöss.*

§ 5. Till sjöss må på söndagar och här i riket föreskrivna helgdagar i allmänhet intet arbete av däck- och maskinmanskaper utföras utöver vad som kräves för fartygets säkerhet och manövrering samt maskinens skötsel, erforderlig nattning av däck, segeltorkning och rengöring, såvida det icke är oundgängligen nödvändigt. För rengöring må dock på sådana dagar å lastfartyg icke användas längre tid än 1 timme mellan kl. 6 och kl. 9 f. m.

#### *Sön- och helgdagsarbete i hamn.*

§ 6. I hamn må däck- och maskinmanskaper å sön- och helgdagar i allmänhet icke åläggas arbete utöver vad som är oundgängligen nödvändigt för de ombordvarandes, fartygets och lastens säkerhet samt för erforderlig nattning av däck, segeltorkning och rengöring. Såsom oundgängligen nödvändigt må ej anses arbete till följd av att fartyg på grund av befракtningsavtal är pliktigt lasta eller lossa på sön- och helgdagar. Ej heller må åläggas båttjänst efter kl. 8 e. m., med mindre den utföres av någon, som då har vakt. För rengöring må dock på sådana dagar å lastfartyg icke användas längre tid än 1 timme mellan kl. 6 och kl. 9 f. m.

#### *Stuert- kock- och mässpersonalens sön- och helgdagsarbete.*

§ 7. På sön- och helgdagar må kock- och stuertpersonalen i allmänhet icke åläggas arbete utöver vad som erfordras för kostens tillredning samt för förplägning och betjänande av ombordvarande personer, med mindre arbetet är oundgängligen nödvändigt.

#### *Frivaktsarbete.*

§ 8. Arbete å frivakt må i allmänhet ej åläggas däck- och maskinmanskaper, såvida det ej med hänsyn till fartygets säkerhet och manövrering eller av andra orsaker är oundgängligen nödvändigt.

Till oundgängligen nödvändigt arbete räknas föreskrivna övningar med livräddnings- och eldsläckningsredskap ävensom askhissning.

*Tillfälligt arbete å sön- och helgdagar samt å frivakt.*

§ 9. Manskaperet må, om fartygets drift gör det nödvändigt, tillfälligtvis å sön- och helgdagar samt å frivakt åläggas arbete utöver vad som sägs i §§ 5—8.

Kap. III.

Övertidsarbete samt ersättning därför och för annat extraarbete.

*Oundgängligen nödvändigt arbete.*

§ 10. Arbete, som är oundgängligen nödvändigt för de ombordvarandes, fartygets och lastens säkerhet, må utan särskild ersättning åläggas manskaperet såväl till sjöss som i hamn å vilken tid av dygnet som helst.

*Ersättning för extraarbete till sjöss.*

§ 11. För arbete, som med stöd av §§ 5, 7 och 8 ålägges manskaperet å sön- och helgdagar samt å frivakt, utgår icke särskild ersättning.

För arbete som jämlikt § 9 ålägges manskaperet, utgår extra ersättning, som i § 16 stadgas.

*Övertids- samt sön- och helgdagsarbete i hamn och ersättning därför.*

§ 12. 1. Under uppehåll i hamn må däck- och maskinmanskaperet tillfälligtvis åläggas arbete utöver den vanliga arbetstiden (jmf. § 2, 1). Övertidsarbetet må dock icke överstiga 21 timmar i veckan eller 6 timmar i dygnet. I tropikerna må den sammanlagda arbetstiden icke överstiga 10 timmar i dygnet.

För arbete utöver den vanliga arbetstiden (övertidsarbete) erlägges i § 16 stadgad ersättning. Extra ersättning utgår dock icke för båt-tjänst, som utföres före kl. 8 e. m., ej heller för båttjänst, som efter denna tid utföres av någon, som då har vakt.

2. Är lastnings- och lossningsarbete ordnat efter å platsen rådande bruk (jmf. § 2, 2), tillämpas också i så fall bestämmelserna i 1 mom. rörande arbetstidens största utsträckning samt beträffande extra ersättning för arbete utöver 9 — i tropikerna 8 — timmar per dygn och för arbete mellan klockan 6 e. m. och 6 f. m.

3. Sön- och helgdagsarbete, som åläggés däck- och maskinmanskapet utöver vad som sägs i § 6, gottgöres med extra ersättning i enlighet med § 16, med undantag för fartyg i inrikes fart, vilka äro försedda med passagerarcertifikat och göra resor mellan bestämda orter efter på förhand kungjord plan. Dock tillkommer även manskapet på dessa fartyg extra ersättning för arbete utöver 9 timmar.

För sön- och helgdagsarbete gälla likaledes bestämmelserna i 1 mom. rörande utsträckningen av den arbetstid, som tillfälligtvis må åläggas manskapet.

4. Ålägges någon av däck- eller maskinmanskapet nattvakttjänst hamn, tillkommer honom efter befälhavarens skön antingen motsvarande fritid under dagen eller extra ersättning i överensstämmelse med § 16, dock att vaktman, som är fri hela dagen, må åläggas vakttjänst intill 10 timmar utan att vara berättigad till dylik extra ersättning.

Även i fråga om nattvakttjänst tillämpas bestämmelserna i 1 mom. rörande utsträckningen av den arbetstid, som tillfälligtvis må åläggas manskapet.

*Extra ersättning under kortare uppehåll i hamn.*

§ 13. Under kortare uppehåll i hamn än 24 timmar eller under uppehåll å öppen redd må befälhavaren ålägga manskapet tjänstgöring i sjövakter.

I detta fall är vakthavande manskap ej berättigat till extra ersättning för nattarbete. Beträffande sön- och helgdagsarbete gälla bestämmelserna i §§ 6 och 12, 3 mom.

Frivakt erhåller däremot den extra ersättning, som fastställs i § 16, då den deltagar i arbete vid ankomst till hamn eller under uppehållet därstädes.

*Övertidsarbete vid ankomst och avgång och ersättning därför.*

§ 14. Då arbete för däck- och maskinmanskapet utöver vad som stadgas i § 3, 1 och 2 mom., erfordras för fartygets drift, utgår extra ersättning.

*Övertidsarbete för stuart-, kock- och mässpersonalen och betalning därför.*

§ 15. Tillfälligtvis må stuart-, kock- och mässpersonalen åläggas arbete utöver den i § 4 fastställda vanliga arbetstiden.

För arbete efter klockan 8 e. m. å fartyg utan passagerarcertifikat utbetalas i § 16 fastställd extra ersättning.

## Kap. IV.

## Särskilda bestämmelser.

*Storleken av den extra ersättningen m. m.*

§ 16. 1. Föreskriven extra ersättning utgår med en krona per timme och 50 öre för varje påbörjad halvtimme.

2. Den tid, som åtgår för de vanliga måltiderna inräknas icke i arbetstiden.

3. Å passagerarfartyg må, då det medför passagerare, nödvändigt arbete med fartygets rengöring utföras på vakten utan extra ersättning.

*Undantag från lagens bestämmelser.*

§ 17. I. Förestående bestämmelser äga ej tillämpning på:

1. Norska fartyg, som i överensstämmelse med lagen av 4 maj 1910 om registrering av fartyg på grund av sin storlek icke äro registreringspliktiga.

2. Fiske- och fångstfartyg, fartyg som nyttjas vid beredning av fiske- och fångstprodukter, bärgningsfartyg, bogserfartyg samt andra för speciella ändamål avsedda fartyg.

3. Segelfartyg i inrikes fart.

4. Fartyg, som tillhör örlogsmarinen eller nyttjas i dess tjänst. Föreskrifter rörande manskapets arbetstid och ersättning för extraarbete å de under 1—3 omnämnda fartyg må utfärdas av Konungen eller den han därtill bemyndigar.

II. Vad i §§ 12—15 stadgas om extra ersättning äger ej tillämpning på:

1. Befälhavare, förste styrman, förste maskinist och stuert.

Finnes ombord endast *en* styrman eller *en* maskinist skall denne dock åtnjuta ersättning för overtidsarbete. Likaså skall ersättning för overtidsarbete utgå till stuert, där ej särskild kock finnes auställd.

2. Uppassarpersonal å passagerarfartyg.

*Lagens omfattning.*

§ 18. Stadgandena i denna lag gälla, därest annat ej uttryckligen sägs, såväl in- som utrikes fart, och kunna ej frångås genom överenskommelse mellan befälhavare och manskap.

*Lagens ikraftträdande m. m.*

§ 19. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1920. Från samma tid upphävas bestämmelserna i »lov om statskontrol med skibes sjödyktighet av 9 juni 1903 med tilläggslov av 18 september 1909 §§ 86—91. Likaledes upphäves lov om sjöfarten av 20 juli 1893 §§ 44, sidste punktum, og 96», vad angår fartyg, på vilka denna lag äger tillämpning.

§ 20. Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag finnes ombord.

**Storbritannien.**

Den engelska sjölagstiftningen innehåller inga särskilda bestämmelser rörande arbetstid, söndagsarbete eller övertidsersättning. I allmänhet införes dock i förhyrningsavtalet (sjömansrullan), att för arbete, som utföres före klockan 6 f. m. eller efter klockan 6 e. m. skall utgå en extra ersättning, som vanligen bestämmes till 6 pence i timmen. Dessa förhållanden hava dock under kriget undergått avsevärda förändringar.

**Tyskland.**

Redan 1872 års sjölag (Seemannsordnung) innehöll vissa bestämmelser om arbetstiden, då fartyg ligger i hamn, samt om övertidsersättning. I den senare lagen av 1902 hava dessa bestämmelser utvidgats varjämte tillkommit vissa stadganden rörande söndagsarbete samt förbud mot upphävande av dessa bestämmelser genom överenskommelse mellan befälhavare och besättning.

**Seemannsordnung.**

§ 35. Då fartyg ligger i hamn eller å redd, är sjöman endast i trängande nödfall pliktig att arbeta längre än tio timmar i dygnet. I tropikerna skall denna tid inskränkas till åtta timmar, utom i fall, som uteslutande äro att hänföra till vakttjänstgöring eller till arbete med de ombordvarandes förplägnad och upppassning. Vid beräkning av arbetstiden skall vakttjänstgöring inbegripas.

Ovanstående bestämmelser äga ej tillämpning på fartygsbefälet (Schiffsoffiziere). Styrmän och maskinister äga, då fartyg befinner sig i hamn eller å redd, åtnjuta en vilotid av minst åtta timmar i dygnet.

Arbete, som utföres utöver i 1:sta stycket angiven tid, skall ersättas som övertidsarbete, såvida det icke erfordras för de ombordvarandes förplägnad och betjäning eller då fartyget befinner sig i överhängande fara.

§ 36. Då fartyg befinner sig till sjöss, skall såväl däck- som maskinmanskaper tjänstgöra i två varandra avlösande vakter. Frivakten må endast, då tvingande nödvändighet kräver, åläggas skeppsarbete. Å ångfartyg är den avlösande maskinvakten pliktig att före avlösningen utföra erforderlig askhissning. Dessa föreskrifter äga ej tillämpning för fartyg vars resa är av mindre än tio timmars varaktighet.

Å ångfartyg i transatlantisk fart skall maskinpersonalen tjänstgöra i tre vakter. (Med transatlantisk fart betecknas alla farvatten inom Atlantiska, Indiska och Stilla oceanerna).

I övrigt bestämmes av förbundsrådet (Bundesrat) de fall, då även andra kategorier av manskapet skola tjänstgöra i mera än två vakter. (Å passagerarångare i transatlantisk fart, som föra mera än 200 passagerare och hava en genomsnittsfart av mera än 12 knop, skola styrmännen tjänstgöra i tre vakter, såvida ej å de olika vakterna mer än en styrman samtidigt gör tjänst.)

§ 37. Då fartyg ligger i hamn eller å redd, må å sön- och helgdagar intet arbete, häruti inbegripet vakttjänst, utföras, med mindre det samma är oundgängligen nödvändigt eller om det betingas av persontrafik.

Besättningen må ej under sön- och helgdagar sysselsättas med lastning och lossning, då fartyg ligger i hamn eller å redd inom riket (Reichsgebiet). Denna bestämmelse gäller icke för ångfartyg, som regelbundet föra tysk post eller för fartyg, som användas vid lastning och lossning av dylika postångare, ej heller för arbete med resandes bagage eller för gods, som lätt kan fördärvas. Förbundsrådet kan dessutom i nödfall medgiva undantag från föreskrifterna i denna paragraf.

Arbete å sön- och helgdagar skall gottgöras som övertidsarbete, utom i vad det avser de ombordvarandes förplägnad och upppassning eller då det gäller fartygets säkerhet vid trängande fara. — — —

§ 38. Då fartyg befinner sig till sjöss, må besättningen å sön- och helgdagar ej utom i nödfall åläggas annat arbete än som står i samband med fartygets säkerhet och navigering, maskinens skötsel, segeltorkning, båttjänst samt de ombordvarandes förplägnad och upppassning.

Föreskrifterna i § 37 rörande ersättning för övertidsarbete äga även tillämpning, då fartyg befinner sig till sjöss. — — —.

§ 40. Bestämmelserna i §§ 35 och 37 beträffande ersättning för övertidsarbete äga ej tillämpning ifråga om styrmän och maskinister.  
— — —.

Begränsningen av arbetstiden tillämpas ej på bärgningsfartyg, då bärgningsarbete pågår, ej heller på bogserångare eller fiskefartyg. Likaså kunna alla fartyg om mindre än 300 kubikmeters nettodräktighet undantagas från bestämmelserna ävensom alla kustfartyg, å vilka särskilt avtal rörande arbetstiden ingåtts mellan befälhavare och besättning.

Övertidersättningens storlek fastställs genom ömsesidig överenskommelse. Den må fixeras till ett visst belopp per timme och införas i bemanningsförteckningen (sjömansrullan).

Föreskrifterna rörande arbete å sön- och helgdagar äga ej tillämpning på bärgningsfartyg och bogserångare.

Redare och befälhavare, som överträda bestämmelserna, straffas med böter upp till 300 mark eller fängelse.

### Frankrike.

I lag av 17 april 1907 rörande sjöfartssäkerheten och arbetsordningen ombord finnas en del bestämmelser om arbetstid, ersättning för övertidsarbete samt arbete å sön- och helgdagar, som i sammandrag anföras härnedan.

Då fartyg befinner sig till sjöss eller å öppen redd, skall såväl däck- som maskinpersonalens tjänstgöring indelas i vakter. Däckspersonalen skall tjänstgöra i minst två vakter, och antalet sjömän skall vara så stort, att ingen man behöver utföra mera än 12 timmars arbete i dygnet. Maskinpersonalen skall tjänstgöra i tre vakter å alla fartyg, som nyttjas i långfart, ävensom å fartyg mera än 1,000 registerton i utrikes fart och kustfart, då fartyget avlägsnar sig mera än 400 distansminuter från fransk hamn. Myndigheterna kunna föreskriva tre vakter för maskinpersonalen även i andra fall än de här omnämnda. Å ångfartyg, där trevaktsindelning äger rum, är maskinpersonalen pliktig att utom vakttjänstgöringen och utan extraersättning utföra arbete med maskineriets underhåll (*tenue en état*), förutsatt att ingen man syssel-



sättes härmed under mera än en timme i dygnet. Å fartyg, där maskinpersonalen tjänstgör i två vakter, skall underhållsarbete, som utföres utom vakttjänsten, gottgöras med extraersättning.

Varje man av såväl däck- som maskinpersonalen har emellertid skyldighet att på anfordran utföra arbete jämväl utöver den fastställda arbetstiden, men äger då rätt fordra övertidsersättning, utom i de fall då arbetet betingas av fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet. Sådan ersättning utgår per timme med belopp, som må vara bestämt i förhyrningsavtalet eller i sedvänja.

Då fartyg befinner sig i hamn eller å skyddad redd, är däcksbesättningens arbetstid fastslagen till 10 timmar och maskinbesättningens till 8 timmar i dygnet, och må arbetet endast i nödfall utsträckas utöver dessa tider. Dock må å ankomst- eller avgångsdagar arbetet för däckspersonalen utan rätt till övertidsersättning utsträckas till 12 timmar, under förutsättning av att ankomst- och avgångsdagar ej förekomma oftare än två gånger i veckan.

Söndagen skall såvitt möjligt utnyttjas till vilodag. Dock må befälhavaren för hela eller del av besättningen istället utse annan veckodag härtill. Då fartyg ligger i hamn eller å öppen redd i Frankrike och dess kolonier, må besättningen å veckans vilodag ej utan tvingande skäl åläggas något som helst arbete.

## Förenta Staterna.

### Navigation Laws of the United States.

---

Section 117. *Manning of merchant vessels.* 4 november 1915.

Å alla amerikanska handelsfartyg om 400 tons bruttodräktighet och däröver, utom sådana som uteslutande nyttjas i fart å floder, hamnar, vikar och sund, skall, medan fartyget befinner sig till sjöss, däcksbesättningen tjänstgöra i minst två och maskinbesättningen i minst tre vakter vid utförande av vanligt arbete för fartygets navigering och framdrivande. Besättningsman må ej förhyras till arbete växelvis å däck och i maskinen, ej heller må däcksbesättningen mönstras för arbete i maskinen eller vice versa, dock må dessa bestämmelser ej inskränka befälhavarens eller det övriga befälets befogenhet att därutöver, då enligt deras mening så erfordras, ålägga hela eller en del av besättningen

*Skeppstjänstkommitté.*

ningen arbete med fartygets manövrering, för fartygets eller lastens säkerhet, för bispringande av fartyg eller människor i nöd, eller, i hamn såväl som till sjöss, deltagande i eldsläcknings- eller livbåtsmanöver.

Då fartyg befinner sig i säker hamn, må besättningen ej åläggas onödigt arbete å söndagar eller följande helgdagar — — — —. Dock skall denna bestämmelse ej äga tillämpning i syfte att å någon av dessa dagar förhindra avgång från hamn av fartyg, som gör regelbundna resor.

Då fartyg ligger i säker hamn, skall den dagliga arbetstiden, inberäknad »ankarvakt» (anchor watch), omfatta nio timmar.

Om befälhavare bryter mot förordningarna i denna paragraf, har besättningsman rätt bliva avmönstrad och erhålla intjänt hyra. Bestämmelserna äga ej tillämpning å fiske- och fångstfartyg eller å lustjakter.

— — — —.

#### Section 136. *Manning of inspected vessels.*

— — —. Å varje maskindrivet fartyg om 1,000 bruttoton och däröver, som nyttjas i ocean- eller yttre kustfart (coastwise seagoing vessel), skola finnas anställda tre certifierade styrmän, vilka under fartygets navigering skola tjänstgöra i tre vakter, såvida ej avståndet mellan avgångshamnen och den slutliga ankomsthamnen understiger 400 distansminuter, i vilket fall endast två styrmän erfordras.

Å varje maskindrivet fartyg mellan 200 och 1,000 tons bruttodräktighet skola finnas anställda två certifierade styrmän.

Å varje maskindrivet fartyg mellan 100 och 200 tons bruttodräktighet skall finnas anställd en certifierad styrman, såvida ej fartygets resetid överstiger 24 timmar, i vilket fall skola finnas anställda två styrmän.

Fartygsinspektörerna hava befogenhet att, om så enligt deras åsikt erfordras, föreskriva ett större antal certifierade styrmän och maskinister, än som fastställas i denna paragraf, vilken dock ej äger tillämpning på fiske- och fångstfartyg, lustjakter eller motorbåtar.

## BILAGOR



**Bil. 1.****SKEPPSTJÄNSTKOMMITTERADE****Frågeformulär A.**

Att besvaras av befälhavaren.

**UPPGIFTER** rörande arbetstiden m. m. å ång- motor- segelfartyget....., kapten....., hemmahörande i ....., redare....., registr. n.r....., bruttodräktighet..... ton.

De nedan lämnade uppgifterna gälla tiden / 19 .. — / 19 ..

	Fr å g o r	S v a r					
		Styrmän	Maski- nister	Dacks- manskap	Maskin- manskap	Koks- personal	Övrig personal
<b>I h a m n</b>	<b>I hamn.</b>						
	1. Huru lång är arbetstiden per dygn? Antal timmar.						
	2. När börjar och slutar den dagliga arbetstiden? Angiv klockslag.						
	3. När infalla de dagliga rasterna? Angiv klockslag och varaktighet.						
	4. För vilka och huru ofta förekommer arbete utöver den vanliga arbetstiden? Angiv arten och varaktigheten härav.						
	5. För vilka och huru ofta förekommer arbete å sön- och helgdagar? Angiv arten och varaktigheten härav.						
	6. Deltager någon del av besättningen i lastning och lossning? (Häri inbegripas vinschjänst och skötsel av donkeypanna.)						
<b>T i l l s j ö s s</b>	7. Vilka och huru många åläggas stanna ombord å tider, då arbete icke för rättas? I svensk hamn? I annan hamn?						
	<b>Till sjöss.</b>						
	8. Huru lång är arbetstiden (inbegripet vaktjänst) under två på varandra omedelbart följande dygn, räknat från midnatt? Antal timmar.						
	9. Huru är vaktjänstgöringen anordnad? Angiv klockslag, då vakter resp. frivakter börja och sluta.						
	10. Vilka och huru många tjänstgöra icke i vakter? Angiv när dessas arbete börjar och slutar.						
	11. För vilka och huru många förekommer arbete å frivakt? Angiv arten och varaktigheten härav (t. ex. askhalning m. m.).						
	12. Förekommer arbete å sön- och helgdagar utöver vaktjänstgöringen? Angiv arten och varaktigheten härav.						
	13. Förekommer under nattvakt arbete för fartygets underhåll eller annat därmed jämförligt arbete? Angiv arten och varaktigheten härav.						
	14. Förekomma raster under vaktjänstgöringen? Angiv klockslag och varaktighet.						

Allmänna frågor	Frågor	Svar
	<b>Allmänna frågor.</b>	
	15. Huru många timmars oavbruten tjänstgöring erfordras vid ankomst till eller avgång från hamn? (Måltidsrastanses ej såsom avbrott i tjänstgöringen.) Avgiv svar särskilt för varje vakt.	
	16. Huru ofta inträffar ankomst till eller avgång från hamn? (Per dag, vecka, månad.)	
	17. Huru är nattvakttjänstgöringen ordnad i olika hamnar?	
	18. För vad slags arbete och till vilka utgår övertidsersättning? Utgår ersättningen efter de i 96 § sjölagen bestämda grunder eller eljes efter vilka grunder?	
	19. Är besättningen inmönstrad för seglation eller resa?	
	20. Tjänstgör någon som donkeyman eller smörjare utan att vara påmönstrad i denna egenskap? Angiv antalet sådana besättningsmän samt i vad egenskap de påmönstrats.	
	21. Huru ofta rengöras besättningens bostäder? Huru lång tid medgives härtill, eller utföres rengöringen å fritid? Vem utför arbetet?	
	22. Finnas i för besättningen avsedda skansar eller hytter lediga kojplatser, som ej användas för ombord anställda? Varest belägna och huru många?	
	23. Vem utför i händelse av sjukdomsfall den sjukes arbete, och i vad mån utökas den övriga besättningens arbete härvid?	

## Särskilda erinringar:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

den ..... 1918.

Befälhavare å .....

## SKEPPSTJÄNSTKOMMITTERADE

## Bil. 2.

## Frågeformulär B.

Att besvaras av en var ombord anställd, och sedan i slutet kunna överlämnas till befälhavaren för vidare befordran till skeppstjänstkommitterade.

UPPGIFTER rörande arbetstiden m. m. å ång- motor- segelfartyget.....  
kapten....., hemmahörande i ....., redare (rederi) .....

De nedan lämnade uppgifterna gälla tiden / 19... — / 19...

Frågor		Svar
1. Vad är Edert fullständiga namn? Födelseår? Nuvarande befattning ombord? Vid vilken ålder tog ni första anställning till sjöss?		
I hamn	<b>I hamn.</b>	
	2. Huru lång är Eder arbetstid per dygn?	Antal timmar: .....
	3. När börjar och slutar den dagliga arbetstiden?	Kl. .... f. m. till kl. .... e. m.
	4. När infalla de dagliga rasterna? Angiv klockslag och varaktighet.	
	5. Deltager Ni i arbete utöver den ovan angivna dagliga arbetstiden? Angiv detta arbetes art och varaktighet.	
	6. Deltager Ni i arbete å sön- och helgdagar? Angiv arten och varaktigheten härav.	
	7. Deltager Ni i lastning och lossning? Vinschtjänst? Skötsel av donkeypanna? Annat lastnings- och lossningsarbete?	
	8. Åtnjuter Ni övertidsersättning för något slags arbete i hamn? Under vilken tid av dygnet äger dylikt arbete i allmänhet rum? Angiv arbetets art och varaktighet samt ersättningens storlek.	
	9. Deltager Ni i nattvaktstjänstgöring? Angiv huru denna är anordnad, huru ofta den återkommer, samt om Ni erhåller övertidsersättning därför eller beredes motsvarande fritid under dagen?	
	10. Huru ofta erhåller Ni tillstånd att efter den dagliga arbetstidens slut gå i land?	
Till sjöss	<b>Till sjöss.</b>	
11. Huru lång är Eder arbetstid (inbegripet vakt-tjänst) under två på varandra omedelbart följande dygn, räknat från midnatt?	Antal timmar: .....	

	Frågor	Svar
Till sjöss	12. Är Eder tjänstgöring indelad i vakter eller tjänstgör Ni som »dagman»?	
	13. Huru är Eder vakttjänstgöring anordnad? Angiv klockslag, då vakter resp. frivakter börja och sluta.	
	14. Förekomma raster under vakttjänstgöringen? Angiv klockslag och varaktighet.	
	15. Om Ni tjänstgör som »dagman», angiv när Edert dagliga arbete börjar och slutar, samt de dagliga rasternas antal och varaktighet.	
	16. Deltager Ni i arbete å frivakt? Angiv arten och varaktigheten härav, (t. ex. askhalning m. m.).	
	17. Deltager Ni i arbete å sön- och helgdagar utöver vakttjänstgöringen? Angiv arten och varaktigheten härav.	
	18. Deltager Ni under nattvakt i arbete för fartygets underhåll eller annat därmed jämförligt arbete? Angiv arten och varaktigheten härav. (Besvaras endast av däcksmanskap.)	
	19. Åtnjuter Ni övertidsersättning för något slags arbete till sjöss? Under vilken tid av dygnet äger dylikt arbete i allmänhet rum? Angiv arbetets art och varaktighet samt ersättningens storlek.	
	20. Har Ni till följd av sjukdoms- eller olycksfall varit urståndsatt till arbete ombord? Vem har då utfört Edert arbete?	
Allmänna frågor	<b>Allmänna frågor.</b>	
	21. Huru många timmars oavbruten tjänstgöring erfordras vid ankomst till eller avgång från hamn? (Måltidsrast anses ej såsom avbrott i tjänstgöringen.) Angiv svar särskilt för varje vakt.	
	22. Huru ofta inträffar ankomst till eller avgång från hamn? (Per dag, vecka, månad.)	
	23. Huru många månaders anställning har Ni haft å ångfartyg eller motorfartyg? Segelfartyg? Specificera tiden för anställning i olika kategorier. (T. ex. styrman, maskinist, båtsman, matros, eldare etc.).	
	24. Har Ni varit anställd å främmande nations fartyg? Angiv i så fall i vilken egenskap och huru länge.	
	25. Vilka väsentliga fördelar eller nackdelar anser Ni dylik anställning erbjuda i jämförelse med svensk kofferditjänst?	



	Frågor	Svar
Allmänna frågor	26. Tjänstgör Ni som <b>donkeyman</b> , <b>smörjare</b> eller <b>kollämpare</b> utan att vara påmönstrad i denna egenskap?	
	27. Huru ofta <b>rengöres</b> den <b>skans</b> eller <b>hytt</b> , Ni bebor? Huru lång tid medges här till, eller utföres rengöringen å fritid? Vem utför arbetet?	
	28. Finnas i Eder skans eller hytt <b>lediga kojplatser</b> , som ej användas för ombord anställda? Huru många?	
	29. Har Ni tjänstgjort i K. <b>flottan</b> som varnpliktig, skeppsgosse eller stamanställd? I vilken egenskap och huru länge? Vilken grad innehade Ni vid avgången från flottan?	

Skeppstjänstkommitterade, vilka bland sig räkna, jämte vissa statstjänstemän, representer för redarnes, befälets och manskapets organisationer, hava tillkallats av chefen för Kungl. finansdepartementet för att verkställa utredning rörande fartygsbesättnings arbets- och levnadsförhållanden samt avgiva förslag till förbättrande av dessa förhållanden. För att kommitterade skola kunna få material till goda och lämpliga förslag är det nödvändigt, att svaren på de nu framställda frågorna bliva så noggranna och utförliga som möjligt. Kommitterade uppmana Eder därför att med samvetsgrannhet och utförlighet besvara frågorna.

**Särskilda erinringar:**

[illegible]

..... den ..... 1918

Påmonstrad såsom .....

*Skeppstjänstkommitterade.*