

Nr 21.

Av herr **Eriksson** i Stockholm m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 4, med förslag till lag om arbetstidens begränsning.

Då Kungl. Maj:t nu åter förelagt riksdagen förslag till lag om arbetstidens begränsning, har i lagförslaget 1 § bland de arbetsområden, som undantagas från lagens tillämpning, fortfarande upptagits *dels* arbete, som bedrivs av staten, *dels ock* arbete, som åligger trafikpersonal vid järnväg, som är upplåten för allmän trafik. Då denna fråga genom proposition nr 247 förelades årets lagtima riksdag, väcktes i denna kammare tvenne motioner i vilka bl. a. yrkades, att de punkter, i vilka stadgades, att nyssnämnda arbetsområden skulle från lagens tillämpning undantagas, måtte ur lagförslaget utgå. Andra särskilda utskottet, som behandlade ifrågavarande ärende, ansåg sig emellertid icke kunna bifalla dessa yrkanden, och kammaren beslöt i denna del i enlighet med utskottets förslag.

Såväl i utskottets motivering, som i föredragande departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet uttalas emellertid en bestämd mening, att mot lagen svarande bestämmelser snarast böra tillämpas på de arbetsområden, som genom punkterna d) och i) av lagens 1 § undantagas från lagens tillämpning.

Vad beträffar *arbete som bedrivs av staten*, framgår av det departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet som bilagts nu förevarande proposition, att vid arméns, marinens, statens järnvägars och telegrafverkets verkstäder ävensom vid statens järnvägars och telegrafverkets och vattenfallsverkets anläggningsarbeten, redan genomförts en arbetstid i överensstämmelse med lagförslaget innebörd. För inom dessa arbetsområden anställda arbetare har det alltså numera ringa betydelse om punkten d) i lagens 1 § kvarstår. Inom vissa arbetsområden uttages också antingen till följd av redan tidigare utfärdade bestämmelser eller på grund av praxis, icke längre arbetstid pr dag än 8 timmar, och inom vissa andra områden torde den ovan anförda under den senaste

tiden genomförda begränsningen av arbetstiden hava medfört såsom konsekvens en förkortad arbetstid. Även om på dessa grunder alltså en stor del av den i statens arbete sysselsatta personalen för närvarande kan ställa sig ganska likgiltig inför frågan om undantagande från lagens tillämpning av sådant arbete som bedrivs av staten, återstår ändock ett ganska stort antal befattningshavare, som med synnerlig besvikelse förnummit, att den föreslagna lagstiftningen på detta område icke kommer att för dem äga omedelbar tillämplighet.

Den personal, för vilken undantaget i 1 § d) har största betydelsen, torde vara linjepersonalen vid statens järnvägar. Vid bedömandet av frågan om arbetstidens längd för denna personal, torde uppmärksammas dess skyldighet att tjänstgöra även under sön- och helgdagar; den stationära personalen åtnjuter sabbatsledighet i regel var annan och den åkande personalen i genomsnitt var fjärde dylik dag. Arbetstiden under två helgfria veckor varierar enligt gällande bestämmelser mellan 104 och 130 timmar och uppgår i vissa fall till 143 timmar, fränsett eventuell övertidstjänstgöring.

Av det anförda framgår, att statens järnvägars personal för närvarande har längre arbetstid än som i föreliggande lagförslag avses. Enligt vårt förmenande föreligger sålunda behov av att lagstiftningen blir gällande även för ifrågavarande arbetsområde. Föredragande departementschefen förklarar visserligen, att »meningen är ingalunda, att arbetare och befattningshavare i statens tjänst icke skola komma i åtnjutande av liknande förmåner som de i enskild tjänst anställda motsvarande befattningshavare, å vilka lagen skulle bli tillämplig.» Det skulle sålunda för befattningshavarna i statens tjänst vara utan betydelse, om lagen vore för dem gällande eller icke, enär de i allt fall skulle erhålla den arbetstid som lagen stadgar. Samma uppfattning uttalas också, såsom ovan antytts, av andra särskilda utskottet vid årets lagtima riksdag. Och i det statsrådsprotokoll, som åtföljer propositionen nr 4, meddelar statsrådet och chefen för civildepartementet, att »arbetsförhållandena för trafikpersonalen vid statsbanorna äro under beredning i järnvägsstyrelsen och torde i en nära framtid bliva föremål för närmare förfoganden.»

Av vad som anförts skulle sålunda framgå, att statens befattningshavare icke borde hava någon anledning till oro för att de allt framgent skola bliva bibehållna vid en längre arbetstid, än vad övriga arbetare genom lagstiftningen erhålla. Befattningshavarna hava emellertid icke kunnat finna, att dess farhågor äro ogrundade. Framför allt ligger det i öppen dag, att det är en väsentlig skillnad att få bestämmelser om arbetstidens längd fastslagna i allmän lag eller att stadfästas i ad-

ministrativ väg vid en oviss framtida tidpunkt. Såsom det framhålls under debatten i denna fråga vid lagtima riksdagen, är det en gammal erfarenhet man har gjort, att även med en mycket kraftig och god vilja hos ledningen det snart visar sig, att de synpunkter, man i ledningen strävar efter att förverkliga, icke fullföljas längre ned på rangskalan, när det gäller befälsrättens utövande över statens personal. Helt annorlunda ter det sig, om de, som realiter ha att bestämma arbetstiden för statens arbetare, veta sig ha lagen över sig i detta fall.

Man har icke heller kunnat förmärka, att i järnvägsstyrelsen skulle pågå något arbete i syfte att medgiva lindringar i personalens arbetsförhållanden. Tvärtom hava de nu pågående personalindragningarna vid statens järnvägar i vissa fall medfört en förlängd arbetstid för den kvarvarande personalen, dock inom ramen av hittills gällande tjänstgöringsbestämmelser. Och tjänstemän i befälsställning hava förklarat för dem underlydande personal, att eftersom statsmakterna icke äro villiga medgiva, att lagen om arbetstidens begränsning utan inskränkning blir gällande även för arbete som bedrivs av staten, detta såsom konsekvens måste medföra, att längre arbetstid, än den lagen föreskriver, såsom regel måste uttagas vid statens verk. Det är självfallet att personalen under sådana förhållanden skall finna anledning till bekymmer och oro för att de bliva undantagna från lagstiftningens förmåner.

Av civilministerus ovan omnämnda yttranden till statsrådsprotokollet framgår, att han anser, att trafikpersonalen vid statens järnvägar svåriligen kan inpassas under en allmän lag om arbetstidens begränsning, utan att det för denna personal kräves särskilda bestämmelser. Man har dock av ordalydelsen fått den bestämda uppfattningen, att det icke kunde vara någon tvekan om att personalens arbetstid skulle komma att ordnas efter samma grunder som arbetstidslagen bestämmer. Från ledande håll inom järnvägsstyrelsen har emellertid uttalats, att allenast »arbetarna», d. v. s. den personal som är anställd å verkstäderna, vid anläggningsarbetena o. d., borde erhålla arbetstiden reglerad enligt lagens grunder, medan den övriga personalen såsom varande »tjänstemän» icke skulle röna påverkan av denna lagstiftning. En sådan ståndpunkt är ju alldeles orimlig, men kan endast styrka oss i vår uppfattning om nödvändigheten av att statens arbetare icke undantagas från lagens räckvidd. Den stora lägre personalen vid statens järnvägar har endast namnet gemensamt med statstjänstemännen; hela deras liv och allmänna villkor äro arbetarens. Nu synes man emellertid vilja förmäna, att denna personal skall ställas i ett sämre läge ifråga om arbetstidens längd än arbetarna. Men man är icke heller villig att likställa denna personal med

de högre tjänstemännen, vilket skulle innebära lägre arbetstid än vad som nu i denna lag föreslås. De lägre tjänstemännen skulle alltså icke erhålla arbetarnas *skydd* ifråga om arbetstidens längd och icke heller kunna komma i åtnjutande av de högre tjänstemännens *förmåner* i detta fall; det torde icke här behöva påpekas, att ett sådant förhållande skulle vara minst tillfredsställande för staten själv. Arbetsområdena äro givetvis icke heller så starkt avgränsade, att en dylik skillnad utan friktion skulle kunna upprätthållas. Man har t. ex. i samma byggnad en reparationsverkstad och ett lokomotivstall, det finnes icke någon rimlig anledning varför en arbetare i verkstaden skulle hava en annan arbetstid än lokomotivreparatören i lokomotivstallet. Dylika paralleller skulle kunna dragas i en mångfald fall.

Man måste också här framhålla det oriktiga i att staten för sin verksamhet icke vill tillämpa de regler, som staten i samhällets intresse finner skäligt föreskriva för andra arbetsgivare. Särskilt framträdande blir detta förhållande, om staten driver samma rörelse som enskilda. Nu har man visserligen undandragit sig denna kritik i viss mån, dels därigenom att man redan infört lagens bestämmelser ifråga om arbetstidens längd å en del arbetsområden med nära motsvarighet inom den enskilda verksamheten, dels ock därigenom att man, i anslutning till undantaget från lagens tillämpning för trafikpersonalen vid statens järnvägar, även undantagit samma personal vid andra järnvägar, upplåtna för allmän trafik. Men det gives ju andra områden, där staten driver samma verksamhet som enskilda, exempelvis framställning och distribution av elektrisk kraft. Nog skulle det väl te sig egendomligt, om vid statens kraftverk personalen ålades en längre arbetstid än som lagligen tillåtes vid ett kraftverk i annans ägo. Nu svarar man väl i likhet med andra särskilda utskottet vid lagtima riksdagen, att *staten utan lagbud* kan genomföra bestämmelser analoga med lagen. Det synes dock oss som om det vore mera sympatiskt i detta fall att låta lagen i sin helhet gälla även vid statens företag.

Vid landets enskilda järnvägar äro tjänstgöringsförhållandena ordnade efter i stort sett samma principer som vid statens järnvägar. Vad som här sagts om önskvärdheten att lagen tillämpas för statens järnvägars trafikpersonal, gäller därför även för de enskilda järnvägarnas vidkommande. Det är ju att märka, att lagen kommer att gälla för de enskilda järnvägarnas verkstadsarbetare och möjligen även vissa andra områden, vilket dock är svårt att bedöma, enär begreppet *trafikpersonal* är någonting ganska obestämt, och gränserna mellan olika slag av personal i många fall icke äro så klara.

Föredragande departementschefen har uttalat, att frågan om arbetstiden vid de enskilda järnvägarna bör kunna ordnas på överensskommelsens väg, liksom så många andra arbets- och lönefrågor vid samma järnvägar. Vi dela till fullo denna uppfattning rörande möjligheten att ordna frågan på överenskommelsens väg. Nu ligger emellertid frågan så, att det avtal, som träffats mellan järnvägarnas och personalens organisationer och som reglerar bl. a. arbetstidsfrågan, är gällande till utgången av år 1921. För så vitt man förmenar, att detta avtal på sedvanligt sätt av *båda* parterna skall följas till dess det utlupit, skulle alltså mer än två år förflyta, innan frågan kunde bliva ordnad. Ett sådant förhållande skulle givetvis verka synnerligen irriterande på personalen och ingalunda ur någon synpunkt vara önskvärt. För undvikande av de obehag, som eljest skulle kunna uppstå, synes det oss lämpligast att nu låta undantaget för detta arbetsområde ur lagen utgå, så mycket mera som, enligt civilministerns uttalande, det kan inträffa, att statsmakterna, även om man för det närvarande skjuter frågan åt sidan, i en ganska snar framtid kunna få anledning att sysselsätta sig med densamma.

Vid ett bifall till vårt yrkande, att punkterna d) och i) skola ur lagens 1 § utgå, synes det oss dock som om en utvidgning av 4 § vore erforderlig. Detta är motiverat av arbetsförhållandena för järnvägarnas trafikpersonal, och synes oss böra ske på det sättet, att den i propositionen föreslagna lydelsen av 4 § uppflyttas till ett första moment, och att därtill fogas ett mom. 2 av följande innehåll:

»För personal, anställd vid järnväg upplåten för allmän trafik, gäller såsom undantag från vad i mom. 1 stadgats följande:

a) för stationär personal må arbetstiden för en tidrymd av två veckor utgöra 96 timmar,

b) för åkande personal må arbetstiden för en tidrymd av fyra veckor utgöra 192 timmar,

med iakttagande att högsta arbetstiden pr dygn är för stationär personal 10 timmar, och för åkande personal 12 timmar, dock att för åkande personal arbetstiden under två på varandra följande dygn,

med minst 8 timmars sammanhängande vilotid däremellan, icke må överstiga 20 timmar.»

På grund av järnvägstjänstens natur synes det icke vara möjligt, att arbetstiden begränsas per dag till högst 8 ¹/₂ timme, såsom i lagens 4 § stadgas. Då hitintills sabbatsvilan åtnjutits varannan resp. var fjärde sön- och helgdag, har det synts oss lämpligt att använda dessa naturliga

perioder såsom beräkningsgrunder för arbetstidens längd, varvid såsom norm för beräkningen använts en sammanlagd arbetstid per vecka av 48 timmar. I anslutning till bestämmelserna ifråga om arbetstiden å svenska fartyg har det också syntts oss nödvändigt införa dels en bestämmelse om högsta arbetstid per dygn, dels ock för åkande personal om högsta arbetstid under två på varandra följande dygn, med sammanlagd minimivilotid mellan dessa båda dygns arbetstider.

På grund av vad vi sålunda anfört, få vi hemställa:

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 4 måtte besluta,

dels att punkterna d) och i) av 1 § av lag om arbetstidens begränsning måtte utgå;

dels ock att såsom ett mom. 2 av lagens 4 § måtte införas ett stadgande av följande innehåll:

»För personal, anställd vid järnväg upplåten för allmän trafik, gäller såsom undantag från vad i mom. 1 stadgats följande:

a) för stationär personal må arbetstiden för en tidrymd av två veckor utgöra 96 timmar;

b) för åkande personal må arbetstiden för en tidrymd av fyra veckor utgöra 192 timmar,

med iakttagande att högsta arbetstiden pr dygn är för stationär personal 10 timmar och för åkande personal 12 timmar, dock att för åkande personal arbetstiden under två på varandra följande dygn, med minst 8 timmars sammanhängande vilotid däremellan, icke må överstiga 20 timmar.»

Stockholm den 19 augusti 1919.

Ernst Eriksson
i Stockholm.

Carl Lovén.

Helge Bäcklund.

Anders Anderson
i Råstock.

N. J. Andersson.

Ernst Anderson
i Stockholm.

Ernst Hage.

Gottfrid Karlsson.

M. Chr. Jensen.

Alfr. Werner.

N. Björk
i Tryde.