

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1919.

Andra kammaren.

Nr 67.

Torsdagen den 5 juni.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

§ 1.

Till avgörande förelåg först bevillningsutskottets betänkande, nr 60, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition nr 259, i vad den innefattar förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 28 oktober 1910 om taxeringsmyndigheter och förfarandet vid taxering, dels ock en i ämnet väckt motion.

Punkten 1.

Utskottets hemställan bifölls.

Härefter föredrogs *punkten 2*; och yttrade därvid:

Herr Månsson i Erlandsro: Herr talman, mina herrar! Med den välvilliga motivering, som utskottet i sitt utlåtande fogat till den av mig väckta motionen, kan det kanske synas onödigt att nu upptaga kammarens tid med något anförande, men med tanke på att utskottets uppfattning kanske icke delas av alla kammarens ledamöter — fastän antalet närvarande här är ringa — anser jag mig dock böra säga några ord.

För dem, som sysslat med taxeringsarbete, saknas nog icke erfarenhet beträffande de svårigheter, som mången gång möta vid granskning av inkomna deklARATIONER och i desamma lämnade uppgifter. En bidragande orsak härtill är onekligen den sammanträngda form, vari lämnade uppgifter förekomma i våra nuvarande deklARATIONSBANKETTER. För uppgivna inkomster, som härleda sig av arbete, inkomma ju i regel uppgifter från arbetsgivarna som en kontroll på i deklARATIONERNA uppgivna inkomstbelopp, men för inkomst av fast egendom, rörelse eller yrke måste ju taxeringsmyndigheterna själva bilda sig ett omdöme om uppgifternas riktighet. Att jag nu i motionen endast framhållit vikten av en specificering av uppgifterna från inkomstberäkning av fast egendom, är icke därför, att jag icke anser det nödvändigt med en specificering av

*Ang.
deklaration av
beskattnings-
bar inkomst
av jordbruks-
fastighet.*

Andra kammarens protokoll 1919. Nr 67.

1

Ang.
deklaration av
beskattnings-
bar inkomst
av jordbruks-
fastighet.

(Forts.)

uppgifterna även för inkomstberäkningarna från rörelse eller yrke, ty det tarvas för visso en ändring även där. Då jag nu framhållit endast inkomstberäkning från fast egendom eller rättare jordbruksfastighet, är det dels på grund av gjorda erfarenheter och dels därför, att dessa uppgiftslämnare i synnerhet under senare åren varit utsatta för, som jag tror, mera klander över avlämnade uppgifter än andra grupper av skattskyldiga, icke minst här i kammaren vid föredragning av bevillningsutskottets betänkande nr 35 av min nära granne herr Sköld, men mot de beskyllningar han då gjorde i slutet av sitt anförande vill jag på det bestämdaste protestera. Under ett tiotal år har jag haft förtroendet att vara taxeringsnämndsordförande och därunder funnit felaktigheter i deklarationerna såväl hos den ena gruppen som den andra av de skattskyldiga, men icke ha dessa felaktigheter alltid berott på obenägenhet att vilja göra rätt utan många gånger på missförklaringar av deklara-tionsformulären och därvid fogade anvisningar.

Jag vill nu närmare beröra de skäl jag anført i motiveringen för min motion. Jag har framhållit, att med en specificering av uppgifterna skulle det bliva betydligt lättare för taxeringsnämnden att bilda sig ett omdöme om uppgifternas riktighet. Detta är att förstå på så sätt, att man har lättare att jämföra den ena deklarationen med den andra, och förekomma siffror, som förefalla tve-tydiga, har man lättare att få rättelser till stånd. Taxeringsnämndens arbete blir icke därigenom mindre, men resultatet av detsamma kan komma närmare rättvisan. Med de växlingar i såväl inkomst- som utgiftsbelopp, som kunna förekomma vid ett jordbruk, i synnerhet de mindre, vinnes därigenom även en viss trygghet för den skattskyldige på så sätt, att han genom en specificering av uppgifterna har lättare att för taxeringsmyndigheterna förklara orsakerna till även en mindre nettoinkomst, och vid en avvikel-se ifrån lämnade uppgifter måste även taxeringsmyndigheterna motivera denna, så att det tydligt framgår, vilka poster i uppgiften som givit anledning till avvikelser och skälen därför. Därigenom har uppgiftslämnaren betydligt lättare att bestyrka sina uppgif-ters riktighet, och finnas därigenom större utsikter att vinna rät-telse.

Man kommer kanske att mot förslaget rikta den anmärkningen, att det skulle medföra nödvändigheten av en utvidgad bokföring. Även utskottet synes dela den meningen, men däremot vill jag framhålla, att det icke fordras mera i den vägen, än vad som be-höfts för ifyllande av våra nuvarande deklara-tionsformulär, ty skall jag kunna ifylla desamma, fordras ju ovillkorligen, att jag måste hava antecknat vad jag av egendomens produkter använt i hushållet, t. ex. vad spannmål som förmalts, hur mycket mjölk som använts, värdet av de djur, som nedslaktats o. s. v. Vissa produkter måste dock alltid uppskattas approximativt, t. ex. potatis, grönsaker och frukt, men kunna ju alltid dessa naturaförmåner upptagas till belopp, som till fullo motsvarar värdet av desamma.

Även måste ju hava förts anteckningar över inkomster och utgifter. Någoting annat fordras icke för att nöjaktigt kunna ifylla en deklarationsblankett i likhet med den bilaga, som finnes å sid. 21 i utskottets betänkande. Att ifrågasätta någon skyldighet till bokföring efter vissa formulär anser jag icke böra ifrågakomma, då många jordbrukare få räkna sin arbetsdag icke i 8 å 10 timmar utan mängen gång i 14 å 15 timmar, men bör det ligga i vars och ens intresse att kunna få en överblick över sin verksamhet, och utan några nämnvärda kostnader kan detta ernås genom att ingå som medlemmar i de inom de flesta län numera inrättade bokföringsföreningar, som åtnjuta anslag av såväl stat som hushållningssällskap. För den åter, som för en ordnad bokföring och vill såsom bilaga till sin deklaration foga ett sammandrag härav, torde även detta kunna av taxeringsnämnden godkännas. För genomförandet av den bebådade kommunalskatte-reformen torde den i motionen framhållna förändringen av deklara-tionsformulären heller icke sakna betydelse.

Med dessa ord har jag sökt klarlägga motiveringen för och syftet med denna motion, och vill jag uttala den förhoppningen, att den av utskottet föreslagna utredningen måtte av kammaren bifallas. Jag ber, herr talman, att få instämma i utskottets hem-ställan.

Herr Källman: Herr talman! Den fråga, som motionären fört på tal, är ingalunda ny för bevillningsutskottet. Vid 1913 års riksdag hade vi där tillfälle att få en överblick av det resultat, som på statsbeskattningens område uppnåtts till och med år 1912 genom självdeklarationens princip. Man fann då, ledsamt nog, att jordbruket praktiskt taget blivit skattefritt, så vitt det gällde statsbeskattningen, och med hänsyn till bland annat detta omarbetades deklara-tionsformulären. Vi ha därför från och med år 1914 haft ett deklara-tionsformulär, som möjliggjort för taxeringsmyndigheterna, att bestämma vederbörandes inkomst på ett helt annat sätt än tidigare, då deklaranten själv på heder och samvete bestämde beloppet av sin nettoinkomst. I trots av detta har det emellertid klagats ifrån många håll, att det vanliga i byg-derna är, att grovarbetare, smeder och verkstadsarbetare, i allmän-het betala dubbelt så höga kronoskatter som en medelstor lantbrukare. Det är ett synnerligen allmänt överklagat missförhållande. Motionären har säkerligen som praktiskt verksam i taxeringsarbete fått klart för sig, att det måste företagas åtgärder ifrån statsmak-ternas sida, i syfte att här erhålla större rättvisa. Han står emel-lertid, liksom bevillningsutskottet, frågande inför spörsmålet vilka åtgärder, som skola leda till det mål, en var, som är intresserad av en rättvis beskattning, vill vinna, och herrarna finna av såväl motionen som bevillningsutskottets här förevarande betänkande, att man icke är på det klara med vilka vägar, som leda till målet. Så mycket ha vi väl emellertid klart för oss litet var, att något slags bokföring är en nödvändig förutsättning för att man skall

*Ang.
deklaration av
beskattnings-
bar inkomst
av jordbruks-
fastighet.
(Forts.)*

Ang.
 deklaration av
 beskattnings-
 bar inkomst
 av jordbruks-
 fastighet.

(Forts.)

vinna ett någorlunda riktigt resultat, och bevillningsutskottet har tänkt, att, om man kunde få våra lantmän, större och mindre, att åtminstone tillämpa en enklare bokföring, så att man kunde erhålla ett sammandrag över inkomster och utgifter t. ex. i överensstämmelse med den bilaga, som här är bifogad utskottsbetänkandet, skulle man säkerligen därigenom erhålla en kontroll, som man nu saknar. Man skulle skapa möjlighet för taxeringsnämnderna, som bestå av praktiskt erfarna, för landskommunernas vidkommande även förfarna på jordbrukets område, att kontrollera sina kolleger, huruvida deklARATIONERNA beträffande de olika posterna voro riktiga. Det är just med hänsyn till det förhållandet, som utskottet velat trycka på nödvändigheten av, att åtminstone någon slags enkel bokföring förekommer beträffande jordbruket. Ja, jag har ingen anledning att polemisera mot motionären. Han och utskottet äro, som herrarna finna, ense om det, jag nu anför. Jag har velat säga detta endast därför, att det skall finnas ytterligare något angivet till stöd för det förslag, som utskottet framställt.

Nu är det emellertid tydligt, att man icke kan ändra deklara-tionsformulären när som helst och hur ofta som helst. Utskottet har därför tänkt sig, att ett nytt formulär borde åstadkommas i samband med, att vi erhålla en ny lagstiftning om kommunalbeskattningen. Dessförinnan skall emellertid frågan ytterligare utredas.

I sammanhang därmed har bevillningsutskottet tänkt sig, att man också skulle söka komma underfund med efter vilken metod, man skulle få möjlighet att få fram ett riktigt taxeringsresultat beträffande jordbruket, likaväl som man nu tager fram vartenda öre av löntagare och arbetare, beträffande vilka arbetsgivaren i allmänhet lämnar uppgifter. Rättvisan i beskattningen kräver ju, att var och en deklarerar för sin verkliga inkomst och blir beskattad för denna, och om man är vän av en sådan rättvisa, kan man icke i längden tolerera, att en del medborgare praktiskt taget gå fria från skattskyldighet under det att andra pressas till sista öret. Det är detta, som gör, herr talman, att utskottet nu enhälligt vill förorda åtgärder, i syfte att vinna ett bättre resultat på det område, som här är i fråga.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hem-ställan.

Herr Olsson i Kullenbergstorp: Herr talman! Blott ett par ord. Då jag undertecknat den motion, detta utskottsutlåtande gäller, är det klart, att jag också varit övertygad om, att där behövas litet bättre uppgifter ifrån jordbruket i och för taxeringen, än hittills förekommit. Att man skulle kunna grunda dem på ett fullt genomfört bokföringssystem i stort, det är väl dock knappast antagligt, åtminstone icke än på många år, men nog kunde det göras en del enklare anteckningar, så att det kunde bli tillräckligt, för att få en smula klarhet i resultatet.

Nu hade icke utskottets ärade ordförande i denna del samma mening som jag, men det sken så starkt igenom hela hans anfö-

rande, att hittills hade det huvudsakligen gått på den linjen, att jordbrukarna under alla omständigheter sluppit undan, och att man här skulle närmare korrigera detta förslag, blott för att jordbruket icke skulle slippa undan så billigt, som det gjort. Ty detta system hade icke verkat så bra, som vid löntagarnas beskattning. Ja, det kan ju se så ut många gånger, men icke minst för att löntagarna skola kunna se, hur det verkligen är ställt med jordbruket, har jag undertecknat denna motion. När de nu få se detaljerna bättre, så tror jag, att de kunna få en något sannare inblick i saken. Det är ju dock betecknande, att så många av det yngre folket gått ifrån jordbruket, som man anser har sluppit undan skatten, till de näringar, som varit svårt beskattade, där man tagit ut vartenda öre. Dit har flykten trots allt gått, och icke till det lindrigt beskattade jordbruket. Jag är en vän, så god som någon, av att var och en skall draga sitt strå till stacken i skatteväg, och just den här motionen, tror jag, skall visa, så att det blir klart för även icke jordbrukare, att det icke är rent netto allt, vad jordbrukarna ha i bruttoinkomst.

*Ang.
deklaration av
beskattnings-
bar inkomst
av jordbruks-
fastighet.
(Forts.)*

Vidare anfördes ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

Punkten 3.

Lades till handlingarna.

§ 2.

Härefter föredrogos vart för sig:

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 61, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av § 1 mom. 1, § 6 mom. 1 och § 8 mom. 1 i förordningen den 6 augusti 1894 angående mantalsskrivning m. m.;

nr 62, i anledning av väckt motion om ändrad lydelse av 15 § 4 mom. i förordningen om taxeringsmyndigheter och förfarandet vid taxering;

nr 63, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av § 1 mom. 2 i förordningen den 6 augusti 1894 angående mantalsskrivning; och

nr 64, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskilda avdrag vid 1920 års taxering till inkomst- och förmögenhetsskatt;

bankoutskottets memorial och utlåtanden:

nr 79, angående vissa ändringar i avlöningsstaten för riksbanken;

nr 80, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående pensionsunderlag för länsveterinärer; och

nr 81, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret framställning angående statsbidraget till riksgäldskontorets änke- och pupillkassa m. m.; samt

Ang. deklARATION av beskattningsbar inkomst av jordbruksfastighet. första lagutskottets utlåtande, nr 37, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fri rättegång m. m., såvitt propositionen innefattar förslag till lag om ändrad lydelse av 16 kap. 10 § och 25 kap. 5 § rättegångsbalken, dels en i ämnet väckt motion.
(Forts.)

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda betänkanden, memorial och utlåtanden hemställt.

§ 3.

Ang. ändring i lagen om försäkring för olycksfall i arbete m. m. Å föredragningslistan fanns vidare upptaget första lagutskottets utlåtande, nr 38, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 1, 2, 9 och 37 §§ i lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete ävensom i ämnet väckta motioner, dels ock Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 35 § i nyssnämnda lag.

Genom en den 11 mars 1919 dagtecknad proposition, nr 175, vilken blivit hänvisad till första lagutskottet, hade Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om ändrad lydelse av 1, 2, 9 och 37 §§ i lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete.

I samband med berörda proposition hade utskottet till behandling förehåft följande i ämnet väckta och till utskottet hänvisade motioner, nämligen:

inom första kammaren

nr 30, av herr *Ljunggren* med instämmande av herr *Wavrin-sky*; och

nr 72, av herr *Ödlund*; samt

inom andra kammaren

nr 78, av herr *Lövgren* i Nyborg med instämmande av herrar *Engberg* och *Vennerström*;

nr 79, av herr *Tengdahl*;

nr 182, av herr *Eriksson* i Grängesberg; och

nr 348, av herr *Hagman* i Stockholm.

Av dessa motioner hade samtliga utom herr *Hagmans* i Stockholm blivit väckta och till utskottet hänvisade, innan ovannämnda proposition förelagts riksdagen.

Kungl. Maj:t hade vidare genom en den 16 maj 1919 dagtecknad, likaledes till första lagutskottet hänvisad proposition, nr 399, under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om ändrad lydelse av 35 § i lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete.

Utskottet hemställde

1) att riksdagen, med förklarande, att Kungl. Maj:ts i proposition nr 175 innefattade förslag icke kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga i punkten intaget förslag till lag om ändrad lydelse av 1, 2, 9 och 37 §§ i lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete;

Ang. ändring
i lagen om
försäkring för
olycksfall i
arbete m. m.

(Forts.)

2) att riksdagen måtte för sin del antaga vid punkten fogat förslag till lag om ändrad lydelse av 35 § i lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete; och

3) att motionerna nr 30 och 72 i första kammaren samt nr 78, 79, 182 och 348 i andra kammaren, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet under 1) och 2) hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vid utlåtandet voro fogade reservationer i fråga om vissa delar av det under punkten 1 upptagna lagförslaget.

Punkten 1.

Det av utskottet framlagda lagförslaget.

1 och 2 §§.

Godkändes.

För 9 § hade utskottet i likhet med Kungl. Maj:ts förslagit följande lydelse:

9 §.

Den årliga arbetsförtjänst, som i 6 och 7 §§ omförmäles, utgör hela den avlöning — vinstandelar, där sådana förekommit, inräknade — som den skadade under ett år, räknat tillbaka från olycksfallet, åtnjutit av arbetsgivaren i den verksamhet, i vilken olycksfallet inträffat. Har under längre eller kortare tid av året den skadade icke av arbetsgivaren använts till arbete, eller kan avlöningen för någon tid av året på grund av bristfällig utredning eller av annan anledning ej bestämmas, beräknas avlöningen för den tid till belopp, som med hänsyn till avlöningen i arbetsorten under motsvarande tid för en arbetare av samma arbetsförmåga och med liknande arbete som den skadade eller eljest med hänsyn till omständigheterna prövas skäligt. Lag samma vare, där den skadade under någon tid av året, på grund av tillfälligt övertidsarbete eller annat särskilt förhållande, åtnjutit väsentligt högre avlöning, eller, på grund av sjukdom eller annan oförvårdad anledning, åtnjutit väsentligt lägre avlöning än sådan arbetare, eller där vid tiden för olycksfallet hans arbetsförmåga redan var nedsatt på grund av tidigare olycksfall i arbete, så ock där den skadade för yrkesutbildning eller endast tillfälligtvis använts till det arbete, i vilket olycksfallet inträffat, eller den skadade är minderårig.

Ang. ändring
i lagen om
försäkring för
olycksfall i
arbete m. m.
(Forts.)

Utgöres avlöning helt eller delvis av naturaförmåner, uppskattas dessa förmånens värde efter de i arbetsorten gällande priser eller efter andra grunder, som finnas tillämpliga.

Överstiger den årliga arbetsförtjänsten tvåtusenfyrhundrakronor, tages det överskjutande beloppet icke i beräkning. Understiger den årliga arbetsförtjänsten fyrahundra femtio kronor, skall den beräknas till detta belopp.

Med den i 6 § 1) omnämnda dagliga arbetsförtjänst förstås en trehundra sextio femtedel av den enligt ovan angivna grunder bestämda årliga arbetsförtjänsten.

Beträffande denna paragraf hade herrar *E. I. Lindley, Carlsson* i Frosterud och *Carlson* i Karlshamn uti avgiven reservation yrkat, att riksdagen måtte besluta, att paragrafens andra punkt skulle erhålla följande ändrade avfattning:

Har under längre eller kortare del av året den skadade arbetat i annan verksamhet eller ej utfört något arbete hos arbetsgivare, eller kan avlöningen för någon tid av året på grund av bristfällig utredning eller av annan anledning ej bestämmas, beräknas avlöningen för den tid till belopp, som med hänsyn till avlöningen i arbetsorten — — — prövas skäligt; samt

att denna lagändring måtte träda i kraft genast efter utfärdandet.

Sedan paragrafen föredragits, anförde:

Herr Hagman i Stockholm: Herr talman, mina herrar! I egenskap av motionär skall jag be att vid denna punkt få anföra några synpunkter, då utskottet icke ansett sig kunna bifalla det yrkande, som i motionen framstälts. Det är ju så, att det i 9 § stadgas, hur man skall beräkna den skadades arbetsförtjänst för att kunna bestämma hans ersättning. Det skall enligt denna paragraf tillgå på det sättet, att man beräknar hela den årliga arbetsförtjänst, som han haft under året närmast före det, då olycksfallet inträffade. Om emellertid förhållandet skulle vara, att vederbörande, som blivit skadad, icke under hela året har arbetat i sitt yrke eller i det arbete, vari skadan eller olycksfallet har inträffat, så skall man med ledning utav föreliggande förhållanden bedöma, till hur stort belopp man bör taxera hans inkomst under ett år. Samma förhållande kan inträffa, därest en arbetare på grund av sjukdom eller andra omständigheter har varit urståndssatt att arbeta. Denna prövning, som går under namn av skälighetsprövning, har emellertid av riksförsäkringsanstalten tolkats så, att om vederbörande endast arbetar en kortare tid av dagen i visst försäkringspliktigt arbete men under den övriga delen av dagen arbetar för egen räkning eller i icke försäkringspliktigt arbete, har riksförsäkringsanstalten tillämpat den principen, att endast inkomsten i det försäkringspliktiga arbetet lagts till grund för bedömning av arbetsförtjänsten med det resultat, att den ersätt-

ning, som utanordnas, i många fall blir alldeles oskäligt liten. Jag har då för min del ansett, att man borde utsträcka skälighetsprövningen ända dithän, att när en arbetare eller arbeterska sysselsättes endast en del av dagen i försäkringspliktigt arbete, men för övrigt arbetar för egen räkning, skulle även därvidlag skälighetsprövning komma i tillämpning, på det att icke sådana fall skulle kunna inträffa, som jag i min motion angivit. Det inträffade nämligen, enligt vad riks-försäkringsanstaltens protokoll för den 19 november 1918 i ett dylikt ärende utvisar, att en person, som två timmar om dagen hade städning å ett kontor och som för övrigt utförde dels arbete för sitt hem dels ock syning på ackord i sitt hem för olika personer, blev utsatt för olycksfall, men att, när riks-försäkringsanstalten skulle värdera denna persons inkomst under året närmast före det, då olycksfallet inträffade, endast tog i betraktande den inkomst vederbörande hade för de två timmar, då personen i fråga var sysselsatt i försäkringspliktigt arbete. I min motion har jag även anfört ett annat fall, nämligen då en hemmansägare, som på vintrarna utförde dagsverken vid en såg men under den övriga tiden av året skötte sitt hemman, fick sin årliga inkomst fastställd efter den tid, han arbetade vid sågen, varigenom även hans ersättning blev oskäligt liten.

*Ang. ändring
i lagen om
försäkring för
olycksfall i
arbete m. m.
(Forts.)*

Nu har utskottet låtit riks-försäkringsanstalten yttra sig om det yrkande, vari min motion utmynnar, att skälighetsprövning skulle kunna tillämpas även för sådana fall, som jag här skisserat. Riks-försäkringsanstalten säger i sitt inkomna yttrande, att den har funnit min motion värd synnerligt beaktande och att det däri framställda yrkandet väl överensstämde med rättvisa och billighet. Icke dess mindre har utskottet ej ansett sig kunna godkänna motionen utan avstyrkt densamma, men det föreligger i denna punkt en reservation utav herr Lindley m. fl.

Jag skall icke längre uppehålla tiden med att utveckla de skäl, som tala för ett bifall till reservanternas yrkande. Jag skall endast tillåta mig fästa kammarens uppmärksamhet på, att beträffande en annan punkt i denna lag, nämligen i fråga om rätten till olycksfallsersättning, när olycksfallet inträffar under färd till och ifrån arbetet, första kammaren i dag bifallit en reservation, innebärande avslag på ett förslag om utvidgning av lagen i detta hänseende. Det synes mig vara alldeles nödvändigt, försåvitt vi skola komma till ett resultat beträffande dessa viktiga ersättningsfrågor, att denna kammare bifaller den reservation, som här är avgiven av herr Lindley m. fl. rörande 9 §, så att det sammanjämningsförsök, som väl trots allt måste komma till stånd, har någon utsikt att föra till ett positivt resultat.

Jag tillåter mig därför, herr talman, hemställa om bifall i denna punkt till den reservation, som av herr Lindley m. fl. är fogad till utskottets här föreliggande betänkande.

Herr Hederstierna: För att först taga upp den synpunkt, som den föregående ärade talaren sist framhöll, undrar jag, om

*Ang. ändring
i lagen om
försäkring för
olycksfall i
arbete m. m.*

(Forts.)

man kan tänka sig, att vi kunna sammanjämningsvis få ihop ett eventuellt bifall till den här föreliggande reservationen med det avslag på förslaget om förändring av första paragrafen, som första kammarens beslut i denna del innebär. Jag är ledsen att höra, att det blivit en sådan utgång i första kammaren, och tror, att det hade varit lyckligt, om man tagit utskottets förslag rörande första paragrafen, men jag har som sagt svårt att tänka mig, att detta beslut, vilket avser olycksfall, som inträffar på väg till och från arbetet, skulle kunna kompenseras med det yrkande, som i en helt annan fråga är framställt beträffande 9 §.

Vad själva saken angår har ju utskottet förklarat, att det säkerligen är mycket behjärtansvärt vad den här motionen innehåller. Men utskottet har icke ansett sig kunna, oaktat förslaget varit tillstyrkt av riksförsäkringsanstalten, utan mera utredning än här föreligger gå med på herr Hagmans motion. Denna innebär ju ändå en obetydlig rubbning av grunderna för hela försäkringen. Man ser av reservationen, att meningen är att den premie, som utgår för en skadad arbetare, skall beräknas endast för den del av året, som han arbetar i ett försäkringspliktigt företag, men att det oaktat ersättningen skall gå ut, som om han hela tiden varit sysselsatt i detta arbete. Försäkringsrådet har ju icke avgivit något yttrande i den här punkten. Och att vi utan försäkringsrådets utlåtande i frågan skulle här på rak arm, såvitt jag förstår, rubba de grunder, på vilka hela försäkringen är byggd, synes mig icke vara tillräckligt. Jag tycker visserligen, att det är mycket önskvärt, att man tar upp det här förslaget och förebringa en ordentlig utredning därom. Många skäl tala för bifall till motionen och reservationen, men jag tror, att kammaren gör klokt i att avvakta, att vederbörande myndigheter åstadkomma den utredning, som erfordras, innan man beslutar sig för den här ändringen.

På denna grund hemställer jag om avslag på motionen liksom å reservationen.

Herr Pettersson i Södertälje: Den föregående ärade talaren slutade med att yrka avslag på ifrågavarande reservation, men av hela anförandets läggning fick åtminstone jag den bestämda uppfattningen, att han i själva verket ansåg reservationen vara mycket befogad och icke hade något emot ett bifall till densamma. Då han nu uppträdde å utskottets vägnar och i utskottet varit med om att avstyrka motionen, säger det sig självt, att han måste anse sig förpliktigad att vidhålla denna ståndpunkt och yrka avslag. Jag undrar emellertid, om hans skäl äro så bärande. Han åberopade huvudsakligen den omständigheten, att det icke föreligger tillräcklig utredning i den här saken. Nu kan det vara ganska svårt att bestämma vad som skall anses vara tillräcklig utredning eller icke i en lagfråga. I det här fallet föreligger emellertid ett utlåtande av riksförsäkringsanstalten, innefattande ett direkt omdöme om herr Hagmans motion. I detta yttrande

säger anstalten bland annat för det första, att den princip, som ligger till grund för motionen, överensstämmer med rättvisa och billighet — försäkringsanstalten anser det vara riktigt, att den skadade hålles skadeslös för den förlust, som han lider på grund av olycksfallet, även med hänsyn till annat arbete än försäkringspliktigt. För det andra, anför riksförsäkringsanstalten, att den princip, som i motionen och reservationen göres gällande, med rätta blivit erkänd i de närmaste grannländerna. Vidare påpekar anstalten, att den ökade kostnad, som drabbar arbetsgivaren, är obetydlig i jämförelse med hela försäkringskostnaden. Slutligen och icke minst framhålles, att riksförsäkringsanstalten har erfarenhet om vilka svårigheter, som äro förenade med att för alla de talrika fall, där den skadade icke under hela året närmast före olycksfallet arbetat i den verksamhet, i vilken olycksfallet inträffat, utröna, vilka tider han kan hava sysslat med icke försäkringspliktigt arbete eller varit sysslolös. Härigenom förorsakas en besvärlig och tidsödande skriftväxling, som fördröjer ersättningens utanordnande, men som genom den ifrågavarande skälighetsprövningen icke blir erforderlig. Anstalten säger också en hel del andra saker, och det framgår härav, att den verkligen ägnat denna fråga en ganska uttömmande granskning, och den har uttalat som sin bestämda mening, att en sådan lagförändring, som här är i fråga, är väl motiverad. Vid sådant förhållande kan man verkligen anse, att frågan är utredd. Dessutom har naturligtvis utskottet behandlat den, fastän utskottet nu i riksdagens sista timme icke ansett sig kunna tillstyrka förslaget.

Till alla de här anförda skälen kan nog också åberopas det som motionären nyss anført, nämligen att det kanske är möjligt — längre bör man icke gå — att, om andra kammaren nu bifaller reservationen, man skall kunna åstadkomma en sammanjämkning mellan första kammarens och andra kammarens beslut beträffande den första paragrafen. I vad mån detta kan vara möjligt, återstår ju att ytterligare pröva, men möjligen låter det sig göra. Att besluten gälla olika saker, såsom herr Hederstierna åberopat, brukar väl annars icke vara hinder för en sammanjämkning, då det i alla fall är fråga om olika områden av samma lag.

Jag hemställer således, herr talman, om bifall till reservationen.

Herr Hederstierna: Jag får verkligen be att få opponera mig mot att den siste ärade talaren hugger sönder mitt anförande och tar den del som konvenerar honom, men lämnar den övriga delen utan avseende. Jag har erkänt det behjärtansvärda i motionen, och jag erkänner det fortfarande, men jag har likaledes sagt, att jag tycker, att utredningen icke är sådan, att man kan gå med på detta förslag genast utan ytterligare utredning i saken.

Det är dock den betydande skillnaden här i förhållande till andra punkter i detta betänkande, att försäkringsrådet icke blivit

*Ang. ändring
i lagen om
försäkring för
olycksfall i
arbete m. m.
(Forts.)*

Ang. ändring
i lagen om
försäkring för
olycksfall i
arbete m. m.

(Forts.)

hört. Och lagutskottets värderade ordförande har icke sökt ingå i något bemötande av den huvudanmärkning, som jag faktiskt gjorde i detta fall, nämligen att man enligt reservationen skall beräkna premierna efter den kortare tid, i vilken den här mannen i fråga blivit använd i arbetet, men det oaktat skall ersättning utgå som om han hela året varit i arbete. Det är väl ändå ett sådant rubbande, såvitt jag kan förstå, av de grunder, på vilka olycksfallsförsäkringslagen är byggd, att man icke bör ta förslaget, utan att försäkringsrådet hunnit avgiva yttrande och se saken i sammanhang med de övriga frågorna och övriga grunderna i lagen. Ett annat förfarande synes mig icke vara tillrädligt.

Herr Hagman i Stockholm: Herr talman! En av de erinringar, som den siste ärade talaren gjorde mot ett bifall till reservationens yrkande, gick ut därpå, att premierna behöva höjas, därför att man skulle utbetala en ersättning som om vederbörande hade arbetat hela året, medan han i själva verket hade gjort det endast en kortare tid, därest man bifölle skälighetsprövningen, såsom jag i min motion påyrkat. Mot det vill jag säga, att detta inträffar dock på ett annat område. Om en man t. ex. är arbetslös tio månader av året och så erhåller arbete på ett försäkringspliktigt verksamhetsområde och där blir utsatt för olycksfall, då är mannens försäkring beräknad även för den tid, då han varit arbetslös. Det förefaller mig därför, som om man borde kunna tillämpa skälighetsprövningen såsom jag i min motion påyrkat, även om mannen under dessa tio månader haft sysselsättning på ett verksamhetsområde, som i och för sig icke är försäkringspliktigt.

Vidare har också av herr Hederstierna anmärkts, att försäkringsrådet icke hörts över denna min motion, och det är ju riktigt. Men det har varit beroende därpå, att vederbörande utskott icke underställt motionen försäkringsrådets yttrande, och det är ju möjligt, ja, jag skulle vilja anse det synnerligen antagligt, att, när riksförsäkringsanstalten, som naturligtvis på detta område måste anses synnerligen kvalificerad för att avgiva ett omdöme, yttrat sig så pass välvilligt som fallet är, så är det ju antagligt, säger jag, att även försäkringsrådet skulle funnit att inga erinringar varit att göra mot ett omedelbart bifall till motionen.

Jag anser därför, herr talman, att jag måste fasthålla mitt yrkande om bifall till den avgivna reservationen.

Härmed var överläggningen avslutad. Herr talmannen gav propositioner dels på godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf, dels ock på godkännande av paragrafen i enlighet med det förslag, som innefattades i den av herr E. I. Lindley m. fl. i fråga om denna paragraf avgivna reservationen; och fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i sist-nämnda proposition.

Härefter föredrogs 37 §; och yttrade därvid

Herr Tengdahl: Jag ville bara med några få ord be att få säga, att man icke kan vara riktigt nöjd med den här paragrafen, men man får lov att vara det ändå på grund av formella skäl. Förhållandet är, att jag helst velat yrka bifall till ett förslag, på vilket man nedlagt mycket och samvetsgrant arbete inom försäkringsrådet och som återfinnes här i handlingarna. Men vid förfrågan hos vederbörande vid talmansbordet har det befunnits, att det knappast är möjligt att begära proposition på det förslaget, därför att det i någon mån går ut från andra grunder än min motion och heller icke står i direkt relation till den kungl. propositionen. Detta förslag är byggt på inkomsttaxering i stället för den här mera godtyckliga grunden, som består i pensionsavgifterna.

Emellertid får man väl som sagt vara nöjd med förslaget, sådant det nu blivit, ty enligt den kungl. propositionen har man ändå fått en ny grupp tillagd för de personer, som kommit upp till över 1,800 kronor, medan däremot de som stå därunder fortfarande ha det dåligt ställt. På samma gång jag beklagar detta, kan jag icke annat än, som saken för närvarande ligger, yrka bifall till paragrafen, sådan den föreligger i utskottets förslag.

Vidare anfördes ej. Paragrafen godkändes.

Slutstadgandet; ingressen; rubriken.

Godkändes.

Utskottets hemställan förklarades vara besvarad genom kammararens beslut i fråga om lagförslaget.

Punkten 2).

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Vid föredragning härpå av *punkten 3)* begärdes ordet av

Herr Eriksson i Grängesberg, som anförde: Herr talman! Det kan icke falla mig in att denna sena timme, då riksdagen är färdig att skiljas, gå in i ett längre anförande beträffande min motion.

Saken är den, att jag motionerat, som herrarna funnit, om att riksförsäkringsanstalten skall bli ensam bärare av den obligatoriska olycksfallsförsäkringen. Denna motion remitterades till försäkringsrådet och riksförsäkringsanstalten. Försäkringsrådet har i viss mån ställt sig välvilligt och i vissa avseenden avvisande, och detta främst av det skälet, att man hade för liten erfarenhet att bygga på. Riksförsäkringsanstalten däremot har ställt sig direkt välvilligt mot motionen.

Vid avfattandet av motionen har jag icke formulerat själva

*Ang. ändring
i lagen om
försäkring för
olycksfall i
arbete m. m.
(Forts.)*

Ang. ändring i lagen om försäkring för olycksfall i arbete m. m.
(Forts.)

lagtexten, och reservanternas inom utskottet, som yrkat bifall till motionen, ha icke heller formulerat någon lagtext. Vid sådant förhållande är jag förhindrad att framställa något yrkande, då jag icke heller sedan haft tid att formulera lagtexten — resultatet hade väl i varje fall blivit detsamma.

Orsaken till att jag väckt motionen har varit den, att jag ville få fram frågan till ventilerings och diskussion. Jag har ju förstätt, att det icke vore möjligt att kort efter en ny lags antagande få till stånd en så pass genomgripande förändring av lagen. Men trots allt som sagts mot min motion har jag den bestämda uppfattningen, att vi måste snart gå till en revision av lagen för att vinna det syfte, som jag framställt. Och jag ber att få säga ifrån, att jag kommer alldeles säkert igen, om icke regeringen tar initiativet till en ändring i samma riktning.

Utav de skäl, som jag anfört till stöd för min motion och som bemötts i viss mån av utskottet, så vill jag här bara gå in på ett, som efter mitt förmenande utgör själva kärnpunkten i hela det krav som jag rest, och det är, att enligt min mening synes erfarenheten visa bestämda tendenser i den riktningen, att man icke kan lita på att enskilda försäkringsanstalter, arbetsgivarbolag, som det här är fråga om, så opartiskt som vore av nöden bestämma invaliditetsgraden och pensionernas storlek. Det är ju så, att lagen i stor omfattning är byggd på skälighetsprövning och måste vara så byggd; vi ha sett, att det beslut, som för några minuter sedan fattades med anledning av en motion, gick ut på att kammaren uttalade sig för en utsträckning av skälighetsprövningen. Det är så, att man är hänvisad i vidsträckt mån till skälighetsprövning både beträffande arbetslönen och beträffande invaliditetsgraden och att vid sådan prövning det gives ett ganska vitt spelrum för godtycke och för olika bedömande. Om man då vid olika avgöranden alltid går till den understa gränsen, så blir det till förmån för arbetsgivarbolaget men till nackdel för arbetaren.

Det är dessa synpunkter, som efter mitt sätt att se berättiga till den allvarliga anmärkning, som kan göras mot de nuvarande förhållandena. Och det har erkänts även av försäkringsrådet och särskilt av riksförsäkringsanstalten, att vad jag här påtalat, är fullkomligt riktigt och att det nuvarande förfarings sättet kan ha vissa vådor med sig. Nu kan man ju säga, att erfarenheten härvidlag ännu icke blivit tillräckligt stadgad för att möjliggöra ett generellt omdöme; det är denna invändning försäkringsrådet kommit med. Och jag måste ju säga, att som läget är, så kan man icke komma längre i år. Jag har emellertid ändå, när nu utskottet avfärdar min motion, vid detta tillfälle velat frambålla, att vad som härvid av utskottet blivit anfört, icke övertygat mig om nödvändigheten med ett uppskov av den reform som jag påyrkar.

Med dessa ord ber jag, herr talman, att få sluta utan att framställa något yrkande.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 4.

Vidare förekom till behandling andra särskilda utskottets utlåtande, nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg ävensom i ämnet väckta motioner.

*Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.*

Genom en den 21 mars 1919 dagtecknad, till andra särskilda utskottet hänvisad proposition, nr 364, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda utdrag av i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg.

I samband med denna proposition hade utskottet förehaft till behandling följande motioner, nämligen

inom första kammaren

nr 204 av herrar *von Sydow* och *Hans Ericson*; och

nr 205 av herr *E. I. Lindley*; samt

inom andra kammaren

nr 428 av herr *Lövgren* i Nyborg.

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen, med förklarande, att Kungl. Maj:ts förevarande förslag icke kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte, med avslag å herrar *von Sydow*s och *Hans Ericson*s motion nr 204, samt i anledning av herrar *E. I. Lindleys* och *Lövgrens* motioner för sin del antaga vid punkten fogat förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg; och

B) att herrar *E. I. Lindleys* och *Lövgrens* motioner, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet under A) hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vid utlåtandet voro fogade reservationer:

av herrar *Nilsson* i Skottlandshus, *Hans Ericson*, *Forssman*, friherre *Langenskiöld*, *von Sydow*, *Lindman*, *Thore* och *Ericson* i Oberga, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka riksdagen att avslå Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition;

av herr *Thore* i fråga om olika delar av det av utskottet framlagda lagförslaget;

av herrar *E. J. Söderberg*, *E. I. Lindley*, *Lindqvist* i Kosta, *Holmström* och *Karlsson* i Sandviken, vilka hemställt, att riksdagen ville för sin del besluta:

dels att till Kungl. Maj:t avlåta en skrivelse med begäran om utredning och förslag till införande av trevaktssystem å svenska fartyg i den omfattning, som genom verkställd utredning kunde befinnas lämpligt; och

dels antaga utskottets föreliggande lagförslag med vissa av reservanternas föreslagna ändringar däri;

av herrar *Pettersson* i Södertälje, *Hult* och *Olsson* i See i fråga om 3 och 7 §§ i lagförslaget; samt

av herr *Tham*.

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

Sedan talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet av herr Pettersson i Södertälje, som yttrade: Herr talman! I avseende å föredragningen av andra särskilda utskottets utlåtande nr 6 hemställas,

att detsamma må företagas till avgörande punktvis och det i punkten A behandlade lagförslaget på det sätt, att först föredrages utskottets lagförslag där så erfordras paragrafvis och momentvis, med promulgationsstadgandet, ingress och rubrik sist;

att sedan lagförslaget blivit genomgånget, utskottets hemställan i punkt A föredrages;

att vid behandlingen av den paragraf, varom först uppstår överläggning, denna må omfatta utlåtandet i dess helhet; och

att lagtext ej må behöva uppläsas i vidare mån, än sådant av någon kammarens ledamot begäres.

Denna hemställan bifölles.

Punkten A).

Det av utskottet framlagda lagförslaget.

1 §.

För denna paragraf hade Kungl. Maj:t föreslagit följande lydelse:

1 §.

1 mom. Denna lag äger, med nedan omförmälda undantag, tillämpning beträffande arbete, som å svenskt fartyg mot betalning anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag ombord å fartyget eller annorstädes utför.

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete, som utföres av

befälhavare å fartyg, å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda;

förste styrman å fartyg, varest ytterligare minst en styrman finnes;

förste maskinist å fartyg, varest ytterligare minst en maskinist finnes;

läkare och telegrafist;

person, som är anställd *uteslutande* för passagerares förplägning och upppassning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt;

person, som är anställd för passagerares förplägning och upppassning med därtill hörande rengöring och diskning eller för passagerares räkning i övrigt;

person, tillhörande redarens familj; samt

person, vilken är anställd å fartyg av följande slag, nämligen:

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

b) fiske- eller fångstfartyg, då det såsom sådant användes,
 c) isbrytar- eller bärgningsfartyg, då det såsom sådant användes,

d) lustfartyg,

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

3 mom. När synnerliga skäl därtill äro, må Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen må hava uppdragit att i vissa avseenden därutinnan utöva beslutanderätt, medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av denna lag.

Utskottet hemställde om godkännande av Kungl. Maj:ts förslag, dock med den ändring, att 2 mom. e) erhöle följande avfattning:

e) segelfartyg, med eller utan motor, vars bruttodräktighet icke överstiger 75 ton.

Herr Thore hade i sin ovanberörda reservation föreslagit, att nämnda moment måtte erhålla denna lydelse:

e) fartyg, icke över 100 bruttoregister-ton, som nyttjas allenast i fart inom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.

Uti den av herr E. J. Söderberg m. fl. avgivna reservationen hade yrkats, att åt momentet måtte givas den av Kungl. Maj:t föreslagna lydelsen.

Sedan paragrafen föredragits, yttrade:

Herr Thore: Herr talman, mina herrar! Jag skall icke taga tiden så länge i anspråk, som jag hade tänkt mig, emedan dels första kammaren fällt förslaget och dels tiden är så knapp. Emellertid måste jag dock yttra några ord.

Det föreliggande lagförslaget skulle, om det bleve antaget, bliva av synnerligen ingripande betydelse för sjöfarten. Det är därför tydligt, att den, som intresserar sig för sjöfartsnäringen, måste noga beakta det ifrågavarande lagförslaget. En lagstiftning om arbetstiden på sjöfartens område är tydligen synnerligen vansklig. Man kan ju icke likna arbetsförhållandena ombord med arbetsförhållandena vid en industriell anläggning, där man öppnar en bestämd tid på morgonen och slutar en bestämd tid på aftonen, utan arbete på fartyg måste ju förläggas till vilka som helst timmar på dygnet dock olika på olika fartyg och i olika farvatten. Vad som passar för ett visst fartyg och på en viss trade, passar icke för ett annat fartyg och på annan trade. Dessutom hindras ju fartyg på grund av naturomständigheter, exempelvis storm, tjocka, ishinder, förhållanden, som kunna göra, att deras ankomst till hamn blir försenad, varför arbetet måste påskyndas. Särskilt gäller detta den reguljära farten, där det är nödvändigt att upprätthålla turerna. Olika platsbruk finnas dessutom. Det

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

kan för vissa hamnar ifrågakomma, att där skall lastas eller lossas på de och de tiderna. Ett fartyg måste då infinna sig på rätt tid och taga sin »turn» annars förlorar det densamma och får ligga och vänta.

En undersökning visar, att någon lagstiftning på sjöfartens område ifråga om arbetstiden, åtminstone när det gäller detaljbestämmelser, icke gäller i några sjöfartsidkande länder, möjligen med undantag av Australien och Nya Zeeland. Man har i allmänhet nöjt sig med vissa allmänna bestämmelser. Sedan hava förhållandena fått lov att reglera sig efter sjömansbruk, som man efter lång erfarenhet kommit till, och den erfarenhet för övrigt, som man inhämtat på de olika fartygen och de olika traderna. Norge försöker sig nu med en lagstiftning på detta område. Den är dock icke genomförd, utan det föreligger endast ett lagförslag, som enligt vad jag hört kommer att behandlas den närmaste tiden. Det norska lagförslaget är dock icke så omfattande som det hos oss föreliggande. Det ger vidare handlingsfrihet när det gäller att anpassa arbetstiden efter olika förhållanden.

Om man beträffande sjöfarten i allmänhet kan säga, att det är svårt att reglera arbetstiden, så gäller detta i all synnerhet beträffande den svenska sjöfarten. I ingen sjöfart förekommer, kan man säga, proportionellt sett så mycket som i den svenska, fart med mindre fartyg och säsongfart. Statistiken visar, att en mycket stor del av våra svenska fartyg utgöres av småfartyg. Det framgår, att utav 1182 ångfartyg det icke är mindre än 497, som äro mellan 20 och 200 bruttoton. Av 1200 segelfartyg äro 1067 mellan 20 och 200 bruttoton. Sedan finnas en hel del småfartyg, som ej äro registrerade och vilkas antal jag ej närmare känner. Nu är det också att märka, att landets inre sjöfart och skärgårdsfart i mycket stor utsträckning är en säsongfart. Seglationen ligger nere 4—5 månader om året, särskilt i de mellan-svenska och norrländska farvattnen på grund av ishinder. Det är då tydligt, att den måste pågå så mycket livligare under andra tider på året. Vilket naturligtvis i viss mån måste inverka på arbetstiden och så, att den får lov att utsträckas. Det är fullt i sin ordning att en sådan smidighet i arbetstiden förefinnes, dock får icke arbetstidens längd härigenom göras oskäligt lång, utan måste besättningen åtnjuta behöflig vila. Det kan ingalunda med fog sägas att man i fråga om den inre sjötrafiken kan ordna hur som helst och att man därvidlag skulle vara oberoende av den utländska konkurrensen. Något dylikt framhålles i den kungl. propositionen, men jag måste framhålla att det är naturligtvis av mycket stor vikt, att vi på bästa sätt kunna utnyttja trafikvägarna inom skärgårdarna, att vi kunna få billiga och snabba transporter, ty därpå beror ganska mycket, om vi förmå konkurrera med utlandet i fråga om våra industrialster.

Anledningen till att ett lagförslag av denna art framkommit torde ju tydligen vara den, att det liksom tagits på släp av den allmänna lagen om arbetstiden. Hade icke den lagen framkommit

hade helt säkert ej heller denna lag blivit framlagd. Ty, så vitt jag finner, föreligger ingen direkt begäran, vare sig från riksdagen, från ämbetsverken eller från någon sjöfartskorporation, om framläggande av en lag som denna. Hela utredningen av saken och propositionens utformande ger också intryck av ett visst hastverk. Jag får lov att säga att det är ett i många avseenden föga genomtänkt aktstycke. Är man då övertygad om, att en lagstiftning, som på detta sätt tillkommit, verkligen skall åstadkomma det gagn, som med detsamma är avsett? Så är icke uppfattningen, och minst hos den inre sjöfartens representanter. Man anser här att lagen i stället för att gagna är ägnad att tillskapa sämre förhållanden; att den är så att säga en objuden gäst, som ställer till en viss vantrevnad.

Att lagförslaget har blivit på detta sätt, torde till stor del bero därpå, att inom den kommitté — skeppstjänstkommittén — som först framlade grunderna för lagstiftningen den mindre sjöfarten icke alls varit representerad. Det har här icke varit någon representant vare sig från arbetsgivarnas eller från de tjänsteställdas håll. När man nu i kommittén icke känt till de här redande förhållandena, är det ju klart, att det skulle vara en ren slump, i fall man skulle lyckas få tag i de rätta bestämmelserna. För den större sjöfarten ligger förslaget bättre till, därför att man beträffande densamma haft en viss erfarenhet att bygga på, och för densamma har man haft representanter från olika läger, fastän jag får lov att säga, att antalet representanter har varit ganska illa avvägt, då redarna varit representerade endast med en person, dock icke en skeppsredare, under det man haft icke mindre än fyra representanter för ombord tjänsteställda och tre från ämbetsverken. Man har, synes det mig, tagit betydligt mindre hänsyn till arbetsgivarintresset i fråga om denna lagstiftning än vid lagstiftningen i fråga om den allmänna arbetstiden, där, så vitt jag minns, arbetare och arbetsgivare voro representerade till samma antal.

Jag skall icke vidare ingå på förslagets tillkomst. Det må blott återopas vad kommerskollegium och socialstyrelsen sagt om dessa ämbetsverks deltagande i förevarande lagstiftningsärende: »Den knappa tiden för ämbetsverkens behandling av ärendet har emellertid ej gjort det möjligt för ämbetsverken att lämna något egentligt bidrag till den överarbetning av förslaget i formellt hänseende och särskilt för att göra det lättfattligare, som lärer vara erforderlig innan förslaget erhåller egenskap av utfärdad lag.»

Nu vill jag emellertid säga, att den kungl. propositionen är vida redigare uppställd än kommittébetänkandet. Man kan ju något så när taga sig fram i propositionen. Men det finnes dock åtskilliga brister i den kungl. propositionen, brister som man inom utskottet delvis bortarbetat, men som delvis finnas kvar. Exempelvis en sådan brist som i § 4, där det stadgas, att om fartyget befinner sig till sjöss helgdag, kan man beordra besättningen till lättare rengöring av de för befälhavare, förste styrman, förste maskinist, läkare, telegrafist eller sjöman avsedda rum, men däremot

*Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)*

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

kan besättningen icke beordras att utan övertidersättning verkställa rengöringsarbete å däck. Det arbetet torde emellertid vara det viktigare därför att det berör vissa stundom nog så betydande sanitära och hygieniska förhållanden. Rederiet kommer antagligen icke att intressera sig så mycket för detta spörsmål, ty det beröres icke därav, men däremot kommer trevnaden ombord att bli lidande därav om arbetena för ifrågavarande ändamål icke kunna utföras utan övertidersättning, misstänker jag, att de komma att få anstå.

Det är flera punkter, som jag skulle vilja beröra men som jag måste lämna. Så t. ex. den ursprungliga bestämmelsen i § 13 angående säkerhetstjänsten. Det kungl. förslaget var så utformat, att det visserligen ingick säkerhetstjänst för själva fartyget, men man var icke övertygad om nödvändigheten av att däri inräkna lastens eller de ombordvarandes säkerhet. Det kan mycket väl tänka sig, att de ombordvarandes säkerhet äventyras, utan att fartygets säkerhet äventyras, och det skulle vara egendomligt och faktiskt stridande mot sjölagens bestämmelser, i fall besättningen skulle kunna neka sådan säkerhetstjänst, som icke rör fartyget, men som kanske är av mycket stor betydelse för de ombordvarande. Det gjordes också anmärkning från den specielle representanten för segelfartygen, att med den ursprungliga formuleringen av paragrafen, segelfartygens navigering och manövrering till sjöss icke skulle kunna försiggå så som brukligt är. Det är nödvändigt för segelfartygen, när de segla i motvind, att kalla båda vakterna på däck för att företaga vändningsmanöver. Med den ursprungliga lydelsen av § 13, måste härför åtminstone i vissa fall övertidersättning utgå. Man blev alldeles utom sig på segelfartygen, när man fick höra, hur denna bestämmelse lydde, och man var mycket ivrig, att det skulle bli en ändring. Sådan ändring har utskottet nu också företagit.

En annan sak, som väckt mycket stora betänkligheter, är bestämmelsen om övertidersättning. Ersättningen är så tilltagen, att den i vissa fall icke kan anses vara skälig. Även om den större sjöfarten förmår betala denna ersättning, så kan icke förnekas att det blir en ytterligt stor tunga för den mindre sjöfarten, i fall den skulle få utgiva övertidersättning, uppgående till omkring två eller tre kronor per timme för en vanlig man och ännu mer för styrmän och maskinister.

Såsom skäl för lagförslagets framförande bar i den kungl. propositionen uppgivits, att arbetstiden ombord på fartygen skulle vara alltför lång. I propositionen anföras en del uppgifter, som äro hämtade dels från socialstyrelsens utredning år 1911, sålunda jämförelsevis gamla uppgifter och dels en utredning, som skeppstjänstkommitterade införskaffat. Beträffande skeppstjänstkommitterades utredning får jag säga, att den i vissa fall, speciellt rörande den inre farten och östersjöfarten, omfattar så få exempel, att man icke kan säga, att den lämnar en fullständig bild av förhållandena. Men vad jag särskilt vill anmärka mot de exempel, som framdragits såväl av socialstyrelsen som av skeppstjänstkom-

mitterade, är att de icke äro kritiskt granskade. Man har tagit för gott, vad som sagts, ehuru man tydligen måste förstå, att det ligger en överdrift i en hel mängd av vad som framlagts. Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet har anfört ett exempel, det nämligen att å ett mindre fartyg i nordsjöfart skulle en styrman, hava haft en oavbruten tjänstgöring uppgående till 48 timmar. Det kan väl icke rätt gärna vara möjligt, att en man är i tjänstgöring 48 timmar i sträck. Om befälhavaren och styrmanen hava vakt om vakt, så skulle man ju förutsätta, att om styrmanen haft vakt 48 timmar, så skulle befälhavaren varit 48 timmar under däck, något som är föga troligt. På ett sådant exempel kan man väl tillämpa satsen, att om man söker bevisa för mycket, bevisar man ingenting alls.

Förhåller det sig så, att det förekommer verkliga fall av överansträngning ha vi ju bestämmelser i nuvarande sjölag att hålla oss till. Här säges, att det åligger befälhavaren att se till, att besättningen får nödig sömn och vila. Den får t. ex. icke utan tvingande skäl arbeta på helgdagar eller frivakter. Bryter en befälhavare mot dessa stadganden träda ansvarsbestämmelser i tillämpning, och under sådana förhållanden kan ju var och en som anser sig illa utnyttjad, anmäla detta på vederbörlig ort och få rättelse. Det synes mig, som om man borde tillämpa de nuvarande bestämmelserna, innan man ginge att lagstifta på nytt, ty det är möjligt, att om fall av missbruk förekomma, de kunna beivras enligt bestämmelserna i nu gällande sjölag.

Nu vill jag också säga, att arbetet ombord och särskilt ute till sjöss icke är av samma ansträngande art som t. ex. industriarbete på land. Det kan visserligen vara strängt nog någon kortare tid, men pauserna äro både många och långa. Här finnes ett känt sjömansuttryck, som säger, att »pusta är också sjömansarbete», och det är sant, att »pusterna» och pauserna verkligen måste räknas med till sjömansarbetet. De höra till sjömansbruket ombord, när förhållandena icke betinga en annan ordning. Vad arbetet i hamn angår, kan detsamma sägas i väsentlig mån ha lättats under de senaste åren, dels beroende därpå, att en mängd maskinella anordningar blivit införda till underlättande av arbetet, och dels därpå, att lossandet och lastandet numera i stor utsträckning företages av stuveriarbetare, ja, så gott som uteslutande, när det gäller stora fartyg.

Ytterligare punkter i motiveringen till föreliggande lagförslag skulle kunna upptagas till skärskådande, men jag vill icke ödsla tid härmed. Vill blott säga att motiveringen ingalunda är av den beskaffenheten, att ett lagförslag som det förevarande kan ha sitt fulla existensberättigande.

Nu vill jag för min del framhålla, att jag icke principiellt är mot lagstiftning angående arbetstiden ombord. Vi ha ju alla redan här en viss lagstiftning på området, t. ex. föreskrifterna i sjölagen, att arbetstiden ombord, när fartyget befinner sig i hamn, skall vara högst tio timmar, i tropikerna nio timmar. Jag anser även,

*Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)*

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

att den nuvarande arbetstiden bör förkortas, och min reservation går också i en sådan riktning. Men lagen måste icke givas för stor räckvidd eller innehålla för snäva bestämmelser. På grund av den ofullständiga utredningen, som föreligger ifråga om inrikesfarten och med hänsyn till att man ej bör ordna förhållandena där så, att det blir ensartat för alla kategorier, anser jag, att lagstiftningen bör begränsas till att avse den större, den egentliga sjöfarten och att man sålunda gör ett undantag för de mindre fartygen i inrikesfart och kustfart.

Nu har man visserligen i första paragrafen av utskottets lagförslag gjort undantag för »segelfartyg, med eller utan motor, vars bruttodräktighet icke överstiger 75 ton». Min uppfattning är emellertid, att detta tontal är alldeles för litet, och att undantagen från lagens tillämpning utsträcker till att omfatta alla mindre fartyg, även ångfartyg, i inrikesfart. Som lagförslaget nu är utformat, skulle detsamma komma att gälla alla maskindrivna fartyg i inrikesfart, som överhuvud taget kunna benämnas fartyg inte ens de icke inregistrerade undantagna. I den norska lagen är dock undantag gjort för dem. Jag anser att, för att man skall komma i tillfälle att se hur en sådan här lag verkar och för att med något så när säkerhet kunna gå fram i lagstiftningsväg, det är nödvändigt att från denna lags tillämpning avskära åtminstone fartyg under 100 ton, även maskindrivna, uti inrikesfart och östersjöfart. Ett fartyg å 100 bruttoton är intet stort fartyg; en kanalbåt av vanlig storlek, som kan passera de äldre av Trollhättans slussar kommer ju upp till cirka 200 bruttoton och faller sålunda under lagens bestämmelser. Genom att sätta gränsen vid 100 ton skulle sålunda endast de mindre typerna av de inomskärs och kanalledes gående maskindrivna fartygen komma att undantagas.

Jag skall därför, herr talman, hemställa, att § 1, M. mom. 2. punkt E. får samma lydelse som i min reservation, nämligen: »fartyg icke över 100 bruttoregister-ton, som nyttjas allenast i fart inom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel».

Herr Corneliussen: Herr talman, mina herrar! Jag skall blott med några få ord be att kammaren ville taga under allvarligt övervägande de oerhörda svårigheter, vari vår mindre skärgårdsflotta skulle komma, för den händelse utskottets förslag om arbetstid å mindre segelfartyg och motorbåtar ginge genom.

Det är alldeles uppenbart, att i så fall den mindre segelflottan skulle försättas i ett läge, att den enligt vad jag kan förstå, antingen måste försäljas eller nedskrotas, så att säga. Som herrarna veta, är det nämligen bestämt i lag, hur stort utrymme, i kubikmått räknat, varje man ombord skall äga. Och då enligt de nu föreslagna bestämmelserna skansar och kajutor äro för små att mottaga större besättning, måste de mitt under dyrtiden ombyggas. Vad detta betyder för småredarna — ty här är det i

stort sett endast småfolket det gäller — kan var och en föreställa sig.

Utskottet yttrar sig nu i sin motivering på följande sätt:

»I fråga om storsjöfarten torde den föreslagna lagen icke få en så ingripande inverkan som på den mindre sjöfarten, något som jämväl från redarhåll blivit i viss mån vitsordat. Enligt vad för utskottet blivit upplyst, torde med hänsyn till den bemanningsstyrka, som å fartyg å denna sjöfart redan finnes, och än mer med hänsyn till den bemanning, som skeppstjänstkommitterade lära komma att föreslå i en s. k. bemanningsskala, avsevärda hinder icke möta att giva arbetstiden den begränsning och uppdelning, som i lagförslaget angivas.

Ehuru utskottet i viss mån delar den upplåtning, som kommit till synes i ämbetsverkens och andras uttalanden, att det varit lyckligast, om även förslagen till bemanningsskala och till bestämmelser rörande bostäder ombord nu förelegat färdiga, kan utskottet icke tillerkänna berörda invändning någon avgörande betydelse. För övrigt lär det icke kunna förnekas, att begränsningen av arbetstiden bör vara det primära, under det bemanningsskalan givetvis bör anpassas efter vad som ur synpunkten av arbetstidens längd finnes vara skäligt.»

Det är uppenbart att dessa förhållanden, dessa bestämmelser om skansarnas och kajutornas bemanningsplatser komma att inverka ofantligt störande på den mindre flottans verksamhet. Jag äger en viss erfarenhet på detta område därigenom, att jag själv i 25 års tid stått som befälhavare å ett mindre fartyg, och jag vet, att saken ekonomiskt sett, står så, att det ombord knappast kan vara tal om åtta timmars arbetsdag, utan har man varit tvungen att hålla så lång arbetstid som möjligt för att debet och kredit skall kunna gå ihop.

Den svenska segelflottan räknar enligt senaste för mig tillgängliga uppgifter 807 fartyg under 100 ton brutto. Det är alltså en ingalunda obetydlig näringsgren den mindre segelflottan representerar.

Den spelar en ganska viktig roll såsom transportmedel, en roll, som ångfartygen och den med dem likställda delen av motorfartygen näppeligen torde kunna övertaga. Den ger bröd åt ett folkelement, som med skäl kan räknas till vårt lands bästa, och den utgör en ofrånkomlig förutsättning för det viktiga bohusländska fiskets vidmakthållande och utveckling. Och här är det, man må ej förbise detta, till övervägande del fråga om en småfolkets näring. Och denna näring har på grund av flera omständigheter, särskilt den ytterst skarpa konkurrensen med Danmarks, Tysklands och Hollands segelfart fått föra en mycket hård kamp för tillvaron. De mångomtalade krigsvinsterna har i ett stort antal fall för dess del faktiskt varit särdeles blygsamma. Varje ökning i omkostnaderna blir under sådana omständigheter en betänklig sak.

Härtill kommer då, som ovan antytts, att segelfartens folk

*Ang. lag om
arbetslöshet å
svenska
fartyg.
(Forts.)*

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

självt icke fordrat begränsning i arbetstiden. Hade någon önskan därom förefunnits, hade den förvisso också kommit till synes — det inser envar, som något känner folks kynne och naturliga benägenhet att giva uttryck åt sina önskingar och fordringar. Men än mera: jag har rent av genom skrivelser från olika håll i Bohuslän blivit *uppsmanad* att taga bestämt avstånd från denna lag. »Har industrien behov av åtta timmars arbetsdag, så gärna det, men låt oss få behålla vår frihet på detta håll», skrives det i åtskilliga brev. Ja, jag tror verkligen för min del, att det allra bästa vore, om man härvidlag själv finge bestämma arbetstiden, om sålunda denna reglerades genom överenskommelser mellan befälhavare och besättning.

Nu kommer jag att kanske mötas med invändningar om att det här icke vore fråga om skärgårdsflottan, då man har gått med på, att lagen icke skulle tillämpas för fartyg på upp till 75 ton. Jag vill då upplysa herrarna om att med den utveckling skärgårdsflottan tagit under senare år, större delen av de båtar, som nu gå i fraktfart, ha en dräktighet av 75—100 ton, och på den grund kan jag icke vara med om att antaga denna lag; hade man satt siffran till 150 ton, hade det varit en annan sak. I samma mån som utvecklingen på detta område sker, i samma mån stiger också fartygens tontal.

Det är dessutom uppenbart, att i Bohuslän råda i stort sett familjära förhållanden i denna näringsgren. Här finnas i allmänhet icke stora rederier, och här bedrivs näringen med så litet arbetsfolk som möjligt för att, som jag sade, få debet och kredit att gå ihop. Det är detta man icke nu tager hänsyn till. Enligt nya lagen skola t. ex. föras arbetsjournaler, redan detta är betungande, och så många andra förhållanden komma att spela in, att ingen människa kan tänka sig, hur svårt det hela skulle bli för detta folk, som är vant att röra sig fritt i detta avseende.

Jag vill vädja till denna kammare att noga överväga vad jag nu sagt och sålunda låta fiskare och redare, när det gäller mindre fartyg, åtminstone upp till 125—150 ton, stå utom denna lag. Det är ett allmänt känt önskemål jag här framför.

Jag skall icke längre upptaga kammarens dyrbara tid utan ber endast att med dessa ord få yrka avslag å utskottets hemställan.

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman, mina herrar! Sjölagen föreskriver i 44 §, att befälhavaren skall vid anordnande av det arbete, som förekommer, ta hänsyn till att besättningen beredes erforderlig vila och sömn. Denna bestämmelse har icke visat sig tillräcklig för att skydda sjöfolket mot överanstängning. Under den utredning, som i detta ärende företagits, har det visat sig, att det i åtskilliga fall förekommer en rent av oskäligt lång arbetstid: för skansmanskaf ofta sjutton timmar, för maskinpersonal sexton timmar och för kökspersonal en ännu längre arbetstid.

Det är klart, att detta missförhållande icke bara verkar ned-

brytande på sjöfolkets hälsa, utan att det också medför indirekta skadeverkningar för samhället, som kunna vara allvarsamma nog. Om sjöfolket genom överansträngning får sin hälsa nedsatt, minskas dess arbetsduglighet, och detta återverkar på sjöfartssäkerheten. Vidare kan man befara, att om sjömännen finna sina arbetsvillkor alltför ofördelaktiga, undvika de att taga tjänst på svenska fartyg och söka sig i stället plats i den utländska handelsflottan, där det är bättre villkor. Sjomännen äro nämligen som bekant den mest internationella gruppen av alla våra arbetare. Det är därför ett allmänt intresse att genom begränsning av arbetstiden till sjöss se till, att sjöfolket beredes skydd emot alltför lång arbetstid.

Det lagförslag, som vi nu behandla, avser att bereda sådant skydd. Emellertid har man, under den förberedande behandlingen av ärendet funnit, att denna lagstiftning är förenad med mycket stora svårigheter. Det har visat sig, att det är mycket svårare att lagstifta om arbetstiden för sjöfolket än för andra arbetare till följd av de särskilda förhållanden, som förekomma ombord på fartygen. Det kan ju också i det hänseendet särskilt erinras om att sjöfolket trots det mycket ansträngande arbete, som det har, i alla fall också har tillfälle att hämta krafter och vila sig på ett sätt, som i allmänhet icke står arbetare på lands till buds. Det är också att minnas vad den förste talaren erinrade om, att de stora sjöfartsnationerna i allmänhet icke ha infört någon detaljerad lagstiftning på detta område.

De svårigheter, vilka, såsom jag nämnt, äro förbunda med en lagstiftning på ifrågavarande område, framträda tydligt i de reservationer, som äro fogade dels vid kommittébetänkandet i ämnet och dels också vid utskottets utlåtande. Ser man närmare på dessa reservationer, finner man, att de huvudsakligen gå åt två olika håll. Den ena gruppen av reservanter anser, att lagförslaget ej föregåtts av tillräcklig utredning, att det framkommit vid en olycklig tidpunkt och att det kan medföra rent ödesdigra verkningar särskilt för sjöfarten på våra sjöar och kanaler samt utefter kusterna. Den andra gruppen reservanter anser åter, att om förslaget blir lag, denna kan leda till en orimligt lång arbetstid för sjöfolket. Oppositionen från detta håll har därför vänt sig mot den enligt dess mening alltför rikligt tillmätta möjligheten till övertidsarbete, som förslaget innebär. För min del nödgas jag i denna fråga bekänna, att jag ganska fullständigt saknar sakkunskap, och jag vågar därför icke tvärsäkert förklara, att vare sig den ena eller andra gruppen av reservanter har alldeles absolut orätt i vad den påstår. Beträffande vad sålunda till en början herrar Lindman och Thore och deras medreservanter anföra, vill jag gärna helt och hållet instämma i deras erinran, att det hade varit bättre, om man samtidigt med detta förslag också haft förslag till bemanningslag. Men jag tror, att de något överskattat betydelsen av denna sak, ty nog låter det sig göra att stifta en lag endast om arbetstiden. Vidare är det mycket möjligt, att, som herr Lindman och Thore m. fl. säga, lagens antagande kan

*Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)*

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

medföra en ganska tung belastning för insjöfarten, skeppsfarten på kanalerna och kustfarten. Vad den saken beträffar ber jag emellertid få betona, att om så är, att ett eller annat företag, som driver skeppsfart på sjöar eller kanaler, kan existera endast tack vare att de pressa ut oskäligt lång arbetstid av besättningen, förtjänar ett sådant företag icke att hållas under armarna av lagstiftningen, utau då föreligger här ett missförhållande, som måste upphävas, även om det leder till tung belastning för rederierna. Om åter ett rederis existens är beroende av att det får en jämkning i de bestämmelser, som föreslås, en jämkning, som icke innebär, att besättningen tvingas till oskäligt lång arbetstid, så må erinras, att en sådan jämkning är möjlig att åstadkomma. Lagförslaget ger nämligen i 1 § 3 mom. möjlighet att medgiva undantag, och jag föreställer mig, att den myndighet, vare sig det blir Kungl. Maj:t eller annan myndighet, som i detta fall utövar beslutanderätten, kommer att i ömmande fall medgiva undantag. Jag tror därför, att vi kunna vara lugna för att ett antagande av lagförslaget icke skall medföra ruin för rederierna.

Vad sedan beträffar den reservation, som är avgiven av herrar Söderberg och Lindley m. fl., vill jag ifråga om den icke absolut bestrida möjligheten av att även om den här lagen antages, det i ett eller annat fall kommer att bli så, att sjöfolket utsättes för en oskäligt lång arbetstid. Detta är nog möjligt, men jag vill gent emot dessa reservanter först och främst erinra om de mycket stora svårigheter, som existera för den här lagstiftningen och varom jag nyss talade. Och jag vill vidare säga, att det kanske, när det gäller en sådan lagstiftning, där vårt land verkligen går i spetsen, är bättre att vara litet för försiktig än att vara litet för djärv i början. För övrigt står ju den möjligheten till buds att efteråt vidtaga justeringar och ruckningar, ifall lagen i ena eller andra avseendet icke visar sig tillräckligt effektiv.

Oaktat jag sålunda icke vill påstå, att Kungl. Maj:ts förslag, vari utskottet endast gjort vissa mindre ändringar, innehåller det absolut rätta tror jag i alla fall, att förslaget är ägnat att i väsentlig mån avhjälpa de mest skriande missförhållandena på detta område, och att det också går för sig att tillämpa lagen, utan att den behöver medföra ruin för rederinäringen.

Utskottet har som sagt endast vidtagit mindre ändringar i Kungl. Maj:ts förslag. I 1 § förekommer det blott två små ändringar i 2 mom. Utskottet har i det stycke, där det talas om »person, som är anställd uteslutande för passagerares förplägning och uppässning» borttagit ordet »uteslutande». Det är nämligen vanligt, att på passagerarefartyg personal, som är anställd för passagerares förplägning och uppässning, också på samma gång har att ombesörja befålets och manskapets förplägning och uppässning. Om man oförändrat antager Kungl. Maj:ts förslag, kommer detta därför att ha mycket liten praktisk betydelse. Det är för att stadgandet skall få verklig betydelse, som utskottet gjort ifrågavarande jämkning. Vidare har utskottet i samma mo-

ment under e) infört en ändring, som avser att något utvidga undantaget för segelfartyg i syfte att tillmötesgå de synpunkter, som äro framhållna av herr Thore beträffande svårigheterna för segelfartyg att tillämpa lagens bestämmelser.

*Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)*

Då jag tror, att lagen är ägnad att fylla ett behov och icke kommer att medföra de ödesdigra verkningar, som här befarats, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag beträffande 1 §.

Herr Olsson i Kollungeröd: Herr talman, mina herrar! Utskottets ärade ordförande har redan framhållit svårigheterna att kunna få till stånd en lag, som är tillräckligt elastisk ifråga om de arbeten av oregelbunden beskaffenhet, vilka förekomma ombord på fartyg, och detta anförande skall jag också be att få kraftigt understryka. Det är särskilt en del synpunkter som oaktat de förbättringar jag anser, att utskottet har gjort, dock här torde böra påpekas. Det är nu så ifråga om Bohusläns skärgård, att där finnes en massa kuttrar, som delvis användas för fiske och som sålunda, så länge detta pågår, äro undantagna från lagens tillämpning. Under vissa tider av året gå emellertid dessa kuttrar i fraktfart. De användas vanligtvis för makrillfiske från början av juli till mitten eller slutet av september, emedan de den övriga tiden av året gå i fraktfart. De äro bemannade med förutom befälhavaren tre eller fyra man. Dessa kuttrar ha en dräktighet av 80 å 100 ton. Om de skola falla under lagen, tror jag, att det blir mycket svårt att i fortsättningen använda dem för fraktfart. De skulle behöva fördubbla sin besättning, och detta skulle säkert medföra en sådan fördyring, att de frakter, som betingas, icke skulle kunna uppväga de ökade kostnaderna. I de flesta fall gå de på Danmark, Tyskland och Norge. Längs Sveriges kuster segla de huvudsakligen med sten men också med andra tyngre varor, som icke tåla så synnerligen höga frakter. Det finnes även en del motorbåtar, som enligt lagens formulering icke äro undantagna från dess tillämpning, men som borde vara undantagna. Detta gäller också en del mindre ångbåtar, vilka gå som passagerarfartyg på kortare sträckor och delvis i fraktfart. Jag kommer därför att instämma med herr Thore i det yrkande, som han i sin reservation har framställt under 1 § 2 mom. att fartyg med upp till 100 tons dräktighet måtte undantagas från lagens tillämpning.

Med den avfattning, utskottet föreslagit, skulle segelfartyg med eller utan motor upp till 75 ton vara undantagna. Jag anser icke att denna bestämmelse är tillfredsställande, därför att det finns både motor- och mindre ångbåtar, som böra undantagas. Jag tror, att sådana mindre fartyg skulle täckas av herr Thores reservation på sid. 25, där han har sagt att lagen skulle ha följande lydelse: »fartyg icke över 100 brutto registerton, som nyttjas allena i fart inom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.»

Sedan är det en annan sak, som jag har vissa betänkligheter

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

emot, och det är våra passagerarfartyg på de inre traderna. Som man kan se här i Stockholm, så är det ju en massa båtar som gå och komma med passagerare och lättare gods, och detta även under söndagar. Om man nu tänker sig att arbetstiden på söndagarna skulle vara inskränkt endast till viss rengöring och manövrering av fartyget, skulle därav följa, att det resgods, som passagerarna eventuellt medföra, skulle besättningen icke ha någon skyldighet att taga befattning med. Jag tror, det bleve vissa svårigheter ifråga om denna kommunikation. Så länge, våra järnvägar få uppehålla sin trafik på söndagar, tror jag också, det är nödvändigt, att dessa ångfartyg få göra det, och det torde därför behövas ett tillägg till den bestämmelsen, där det heter: »att på helgdag sjöman icke må användas till annan skeppstjänst än dels vad som erfordras för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering dels ock, där det kan anses ingå i sjömannens åligganden, lättare rengöring.»

Man tänker sig här att här skulle såväl de av befälet, som icke äro undantagna från lagens tillämpning, som även besättningen taga övertidsarbete, och jag tror det skulle fördyra denna passageraretrafik högst väsentligt. Om vi skulle förorsaka, att denna passageraretrafik på söndagen skulle upphöra, så tror jag, att det skulle bli för allmänheten ganska obehagligt, särskilt under sommartiden, när såväl arbetare som andra resa ifrån städerna ut till de närmaste hamnarna. Ifrån Göteborg reser man till Marstrand, Särö och södra skärgården och här i Stockholm företar man också liknande utflykter. Jag tror därför, att lagen i detta fall bör hava någon latitud, som gör den litet mjukare, än den i sin avfattning för närvarande är.

Ifråga om övertidsarbete undrar jag, om det icke är bra högt tilltaget för söndagar med $\frac{1}{75}$ av månadshyran som ju skulle göra åtminstone 3 kronor i timmen, och på söckendagar hälften av detta — 1,50 kronor i timmen. Det kommer att fördyra driften högst väsentligt.

Vidare finnes det här i 17 §, som jag tror, en något sträng bestämmelse. Avtal som ingås i strid mot denna lag skulle vara utan verkan. Jag undrar, om det icke borde vara någon möjlighet för att avtal, som ligga inom ramen av ordentlig arbetstid, skulle kunna få ingås, även om de icke fullt överensstämde med lagens bestämmelser.

Vidare är det en sak, som jag är litet tveksam om när vi komma till påföljderna av överträdelse mot lagen. I 25 § ålägges allmänna åklagaren att tala å förseelser, varom i denna lag sägs. Nu får man ju tänka på att fartygen förflytta sig inom många åklagares distrikt, och det är då frågan, om en åklagare kan få åtala en förseelse, som skett inom ett annat distrikt än hans eget. Jag vet, att det har varit mycket fråga om vid passageraretrafiken i den bohusländska skärgården, i de fall där restaurang funnits ombord och det förekommit missbruk av sådana rättigheter, huruvida någon annan åklagare har rätt att åtala, än den

inom vars distrikt överträdelsen skett, och så har befunnits icke vara förhållandet. Om man nu tänker sig att ett fartyg går ut ifrån ett annat land, så är det frågan om vem som har åtalsrätt, då det kommer in till svensk hamn. Jag tror, det bör göras ett tillägg här, t. ex. av följande lydelse: »Åklagare inom distrikt, där mål rörande förseelse mot lagen kan handläggas, äger åtalsrätt, varhelst förseelse mot lagen blivit begången.»

*Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)*

För övrigt är det ju möjligt, att med vissa förbättringar av lagen den skulle kunna bli sådan, att den kunde efterlevas. Men alldeles säkert är, att en lag i detta fall behöver vara mycket mjuk och elastisk, för att den icke rent av skall tillkomma för att överträdas. Ty det kan man ju förstå, att så ofantligt skiftande förhållanden, som råda på ett fartyg, när det kommer ut i sjön, och särskilt på segelfartygen, få de ju ofta ha hela sin besättning i arbete kanske under mycket längre tid, än lagen medgiver, även med den övertid, som är tillåten. Om nu icke sådana förhållanden skulle få ske, utan att det skulle bli lagöverträdelse, så skulle lagen bli mycket obehaglig. Jag skall icke yrka avslag, därför att jag tror att lagen kan förbättras så, att den kan bli lämplig, och kan anpassas efter de förhållanden, den skall tjäna, men när vi komma till de speciella punkter, jag här har tagit mig friheten anmärka på, skall jag be att få göra yrkanden i enlighet härmed.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Thorsson: Herr talman! De talare, som ha uppträtt här och talat emot det föreliggande lagförslaget, ha hyst vissa farhågor för, att denna lag rent av skulle komma att omintetgöra sjöfarten.

Det är ju klart, att, när man vill komma en sak till livs, så får man försöka leta reda på möjligen befintliga angreppspunkter, som förslaget kan ha. Jag vill visst icke förneka, att vi här röra oss på ett område, som är mycket svårt att reglera, därför att det innefattar så många olika kategorier av befattningshavare anställda på samma fartyg. Därför innebär ju också denna lag ett betydligt större antal undantag och variationer, om man jämför den med det lagförslag, som för några dagar sedan behandlades i riksdagen.

Jag vill då fästa uppmärksamheten på, att man här i lagen uppdragit gränsskillnaden emellan dem, som äro anställda å fartyg, vilka företaga längre resor, den s. k. storsjöfarten, och dem, som äro anställda å fartyg, vilka göra kortare resor. Egentligen äro ju 8-timmarsskift införda endast för dem, som äro ombord å fartyg, som gå i längre resor, och där endast för dem, som tjänstgöra i eldrummet. För däckspersonalen är ju vakttjänstgöringen ute i sjön 12 timmar pr dygn. För dagmän föreslås en tjänstgöringstid av 9 timmar, förlagda mellan kl. 6 f. m. och kl. 6 e. m. och för kökspersonalen är ju egentligen medgiven en arbetstid av 12 timmar. Det vill nästan förefalla mig, att det skulle kunna tillfredsställa t. o. m. herr Thores hjärta.

Det är så, att för däckspersonalen är det förslaget en begränsning av arbetstiden till 8½ timmar, när de äro i hamn. Då

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

kan jag icke förstå, varför de skulle ha en alldeles särskild ställning jämfört med andra arbetare, om man nu inför 8-timmarsskift för hamnarbetare eller lossnings- och lastningsarbetare ombord. Jag kan icke förstå, varför denna näring skall ha något alldeles särskilt behov av, att hålla sina arbetare utöver denna tid. Då jag emellertid gått med på att föreslå 8 $\frac{1}{2}$ timme, så är det med hänsyn till, att man har anmält, att det kan behövas någon tid, för att taga av luckorna, innan arbetet börjar, och lägga på dem, när det är slut, på det att, när arbetsstyrkan sättes in, det skall kunna gå utan avbrott eller väntan.

Herr Thore tyckte, att det här lagförslaget kommit till i en litet hastig vändning, och förklarade särskilt, att rederiintressena icke varit tillräckligt starkt företrädde i den kommitté, som förberedande utrett detta ärende. Nu är det ju icke på det sättet, att det alltid är antalet, som avgör styrkan i representationen, och jag vågar hysa den uppfattningen, att rederiernas intressen på ett mästerligt sätt bevakats av det ombud, de haft i denna kommitté. Det skulle tvivelsutan icke kunnat bli bättre, om där suttit en redare, även om han ägt hälften av den svenska handelsflottan.

Det är ibland så, att de, som icke själva utöva yrket, äro mera konungsliga än konungen själv, och lika säkert, som herr Thore här är en mycket ivrig och intresserad målsman för rederinärningen, har jag för min del funnit, att det ombud, som bevakat rederinärningens intressen i kommittén, skött detta mycket väl.

Nu har man gjort anmärkning emot, att denna lag icke har fått tillräcklig anslutning från dem, som äro verkligt sakkunniga på det här området. Då vill jag erinra om, att Sveriges fartygsbefälhavareförening, som förefaller mig icke vara alldeles främmande för den praktiska tillämpningen av hithörande stycken, dock har förklarat, att denna lag är av behovet påkallad och uttalat sin tillfredsställelse med den. Jag vill gärna medgiva, att de i sitt utlåtande ha givit uttryck åt vissa farhågor för en sträng tillämpning av bestämmelserna just för den inre sjöfarten och för den, som går på våra kuster, men jag vill erinra om, att för denna sjöfart ju också väsentliga undantag, som medgiva åtskilliga friheter, äro gjorda i lagen utöver dem, som äro medgivna för den stora sjöfarten. Så är ju t. ex. här stipulerad en arbetstid pr vecka av 63 timmar, som de äga uttaga. Dessutom är ju här medgiven en tid av icke mindre än 18 timmar pr vecka, som under vissa omständigheter får disponeras.

Det vill förefalla mig, att, om det verkligen skall bli någon reglering på detta område, är denna lag så moderat tilltagen, att herrarna icke ha något verkligt skäl för att resa ett så intensivt motstånd mot den, som det nu tycks ske på många håll.

Denna lag är ju föreslagen att gälla i sitt nuvarande skick endast till slutet av 1923. Då blir det tillfälle att taga lagen under förnyad omprövning. Tvivelsutan skall erfarenheten under dessa år giva åtskilliga uppslag. Men jag är livligt övertygad om, att de uppslagen komma icke att gå i den riktning, som herr

Thore ifrågasätter, att man skall släppa efter på lagens bestämmelser, utan de lära nog gå i den andra riktningen, att man kommer att kräva strängare bestämmelser i fråga om lagens tillämpning.

Ang. lag om arbetstiden å svenska fartyg.

(Forts.)

Nu sade herr Thore, att lagen har fallit i första kammaren. Det har den visserligen gjort, men jag hoppas, att den har fallit framåt. Det här är ett ärende, som helt enkelt icke kan falla. Det innehåller så mycket i sig, att det finns ingen kraft, som kan nedslå det. Och om lagen nu avslås, så dröjer det icke länge, förrän var och en, som är mån om att förhållandet mellan företagare och arbetare regleras, skall inse, att det måste vidtagas beslut, varigenom detta lagligen regleras. Jag har den bestämda uppfattningen, att jag har gjort min plikt, när jag föreslog, att detta lagförslag skulle få sällskap med det andra lagförslaget och föreläggas riksdagens prövning. Jag skulle väl också våga hysa den uppfattningen, att andra kammaren skulle vilja bifalla icke herr Thores reservation utan utskottets framställning.

Men innan jag lämnar ordet, vill jag säga ett ord med anledning av ett par förändringar, som utskottet har gjort i lagen. I § 3 har utskottet enligt min uppfattning åstadkommit en ren försämring i lagen och en försämring, som enligt min uppfattning står i strid med andan i den hittills gällande sjölagen. Denna paragraf, som gäller den tid fartyget skall vara i fart, innan man skall få tillämpa vaktindelning, innehåller enligt Kungl. Maj:ts proposition att å fartyg, som går i 12 timmars fart, skall tjänsten vara indelad i vakter. Med den formulering, som utskottet givit åt denna paragraf, har man utsträckt denna tid från 12 till 15 timmar. Det anser jag för min del vara en uppenbar försämring, och om den av riksdagen bifalles, så skulle det bli ett steg tillbaka mot andemeningen i den redan gällande sjölagen.

I § 13, där herr Thore tyckte, att utskottet gjort en förbättring, måste jag för min del säga, att jag tycker alldeles raka motsatsen. Där har utskottet gjort en försämring, som kommer att leda till besvärligheter och oenigheter mellan parterna, om det av riksdagen skulle lagfästas.

Jag skulle därför vilja hemställa, om icke kammaren i dessa stycken ville biträda Kungl. Maj:ts förslag eller rättare sagt de reservationer i betänkandet, där det yrkas bifall till Kungl. Maj:ts förslag i dessa punkter oförändrade.

Herr Karlsson, Sandviken: Herr talman! Jag skulle kunna instänna med herr Thore, när han bl. a. säger, att denna lag är en objuden gäst, som ställer till mycken otrevnad, och allra helst skulle den ställa till stor otrevnad bland sjöfolket, om de förändringar, som herr Thore och nu även en annan talare föreslå, skulle inflikas i lagen. Ty man kan icke tänka sig att få någon trevnad bland sjöfolket, om dessa saker skulle bifallas.

Beträffande en del saker, som här påpekats av herr Thore m. fl. skall jag be att endast få hänvisa till det föredrag, som

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

överinspektör Nilsson höll i Sveriges allmänna sjöfartsförening vid dess årsmöte i april månad 1919, där han påvisade, att för den inre sjötjänsten, mycket väl skulle kunna tillämpas de bestämmelser, som finnas föreslagna i 3 och 7 §§ av förevarande lagförslag, såsom Kungl. Maj:t föreslagit dem, utan att man där skulle behöva gå till en sådan utökning, som utskottet föreslagit.

Den talare, som här säger, att Sveriges segelfartygsflotta skulle skrotas ned och säljas, vill jag beteckna med samma beteckning som herr Thore gav åt den kungl. propositionen, när han säger, att om man försöker att bevisa och bevisar för mycket, så kommer man till intet resultat alls. Det är bara ett slag i luften, när den personen säger något dylikt.

Den försämring i 1 § 2 mom. e), som utskottet gjort, har jag m. fl. i utskottet under inga förhållanden kunnat godkänna. Ty om denna segelfartygsflotta, som ju under viss tid nyttjas som fiskefartyg, går ut på fraktfart till Norge och Tyskland, som talaren sade, då anser jag det vara fullkomligt motiverat, att om segelfartyget har mer än 12 timmars oavbruten gång, det också skall vara indelat i vakter från sjösäkerhetens synpunkt. Ty man kan aldrig tänka sig, att detta manskap skall kunna tjänstgöra huru länge som helst på dessa segelfartyg, vilket de givetvis skulle få göra, om de synpunkter herr Thore m. fl. framfört skulle bliva beaktade i lagen. Jag kan därför från min synpunkt icke annat än yrka bifall beträffande 1 § till den reservation, som är avgiven av herr Söderberg m. fl., och som endast åsyftar en återgång till Kungl. Maj:ts förslag, sådant det ursprungligen lyder.

Herr Thore har haft tillfälle, både när överinspektör Nilsson höll sitt anförande och även senare att ingående granska detta föredrag, enär det funnits i flera maskinskrivna exemplar i utskottet, men han har icke i någon mån kunnat jäva de påståenden, som där gjorts. Från den synpunkten anser jag de skäl, som där ha anförts, väga mycket mer i vägskaalen än herr Thores argument, som han framfört vid olika tillfällen.

Det har även föreslagits av herr Söderberg m. fl. i deras reservation, att man skulle i en skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning och förslag till införande av trevaktssystem å svenska fartyg i den omfattning, som genom verkställd utredning kan befinnas lämpligt. Det är också nödvändigt, att den frågan förr eller senare kommer till en utredning, ty man kan väl icke tänka sig, att det skall kunna gå, som det hittills har gått, att sjömännen skulle behöva arbeta 12 timmar, då i lag är föreslaget en arbetstid av 8 timmar. Det är med hänsyn till framtiden nödvändigt, att man får denna utredning så snart som möjligt.

Jag skall icke mera gå in i några detaljanmärkingar, därför att jag hoppas, att denna kammare skall följa de reservationer, som äro avgivna av herr Söderberg m. fl. vid detta utskotts-
betänkande. På grund av att man överenskommit om en kortare arbetstid för folk i land, är det också nödvändigt, att sjöfolket,

som i de flesta fall utför ett livsfarligt och ganska tungt arbete på sjön, även få en förkortning av sin arbetstid.

Därest det icke göres från annat håll, skall jag senare vid de olika punkterna yrka bifall till de reservationer, som äro avgivna. Vad första punkten beträffar, skall jag, herr talman, be, att, då det gäller § 1, mom. 2 e), få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag, såsom det är föreslaget.

*Ang. lag om
arbetstiden i
svenska
fartyg.
(Forts.)*

Herr Thore: Endast ett par ord med anledning av herr finansministerns yttrande. Det nämndes, att till sjöss skulle 8 timmars tjänstgöring endast komma att tillämpas på personal i eldarrummet, men det måste vara ett misstag, ty, såvitt jag kan se av lagförslaget, kommer 8-timmars tjänstgöringen att tillämpas icke blott på eldarepersonalen utan även på andra kategorier nämligen att i fall antalet styrmän, maskinister, smörjare eller kollämpare uppgår till minst tre, arbetstiden för sjömän i dylik ställning icke må under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar. Då bemanningslagen blir införd, torde detta komma att gälla för en mycket stor del av våra fartyg i nordsjöfart och antagligen alla i oceanfart.

Vidare framhölls det, att arbetstiden i hamn är satt till 8¹/₂ timmar, och att den halva timmen har tillkommit, därför att det var litet efterarbete, som besättningen måste utföra. Nu vill jag påminna om, att i den allmänna lagen är arbetstiden satt till 8¹/₂ timmar, så att, om det finns arbete för besättningen att utföra efteråt, måste det vara längre tid, exempelvis 9 timmar.

Vidare är att komma ihåg, att en arbetstid av 8 timmar ännu ej är införd, kan man säga, i de flesta länder, och man vet icke, hur det kommer att ställa sig, så att även denna omständighet gör, att man måste vara varsam med att minska arbetstiden. I det norska lagförslaget är tiden föreslagen till 9 timmar.

Det räknas nu som ett gott vittnesbörd om lagen, att Sveriges fartygsbefälsförening uttalat sig gynnsamt om densamma dock med viss reservation för den inre farten. Ja, med den kännedom, som jag har om Sveriges fartygsbefälsförening, är jag icke alldeles övertygad om, att den ser lagen med så synnerligen stor tillfredsställelse. Först och främst tror jag, att de allra flesta fartygsbefälhavare äro emot den, fastän det kanske icke låter så i föreningens uttalande. Dess uttalande gjordes för övrigt under den förutsättningen, att förste styrmän skulle tagits med i lagen, nu är emellertid förhållandet icke så, och är det blott andre styrmän, som lagen kommer att tillämpas på. Den största delen av fartygsbefälsföreningens personal kommer icke att få någon nytta av lagen, utan de komma att få vidkännas olägenhet av densamma.

Nu nämnde herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, att vi skulle ha gjort en försämring i det avseendet, att vi i § 3 ändrat tiden från 12 till 15 timmar, och att detta skulle vara emot andemeningen i sjölagen. Ja, det var jag själv, som föreslog denna siffra på 15 timmar, men jag hade fullt klart för mig, vad som

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

står härom i sjölagen, och jag kan icke förstå, att det ena kan komma i kontakt med det andra. I sjölagen gäller det en oavbruten resa, en resa utan uppehåll, men här gäller det 15 timmars gång, som kan vara avbruten av två timmars uppehåll, alltså en väsentlig skillnad.

Ett av skälen och kanske det förnämsta, varför utskottet acceperat dessa 15 timmar, var en skrivelse av en företrädare i ämbetet till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, tillhörande en liberal ministär, vilken nu har befattning med sjötrafiken i inrikes farvatten. Han framhöll i sin skrivelse, som var synnerligen utförligt hållen, att med dessa bestämmelser för inrikes fart, fick man öka besättningen på båtarna till det dubbla eller också använda dubbelt så lång tid. Jag kan icke tänka annat än att han tytt lagen riktigt, ty man kan väl förvänta, att en person i hans ställning kan läsa lagförslaget rätt. Detta gjorde mig uppmärksam på denna punkt, och jag föreslog därför, att man genom att utsträcka resans längd på det sättet möjligen skulle kunna hindra, att man måste taga till dubbla besättningar på alltför många av fartygen i inrikes fart.

Herr statsrådet framkom med ett uttryck, som också använts av en annan framstående talare och medlem i denna kammare härom dagen, då det var fråga om den allmänna arbetstidslagen. Denne talare medgav ju, att utredningen var bristfällig, men han framhöll, att det var elementära krafter, som nödvändiggjorde, att lagen måste tagas. Herr statsrådet använde nu också detta uttryck om de elementära krafterna, men jag får då lov att säga, att då det gäller den bohuslänska segelflottan och ifråga om den mindre trafiken, att det är de elementära krafter, som här försöka hindra lagens tillkomst, och skall man taga hänsyn till de elementära krafterna i ena fallet, bör man också göra det i det andra.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner på 1:o godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf, 2:o godkännande av samma förslag med den ändring beträffande 2 mom. e), som reservationsvis föreslagits av herr Thore samt 3:o godkännande av utskottets förslag med den ändring däri, som föreslagits i den av herr E. J. Söderberg m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse den sistnämnda propositionen hava flertalets mening för sig. Votering begärdes likväl, i anledning varav och sedan till kontraposition antagits den under 2:o angivna propositionen, nu uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren i fråga om 1 § i föreliggande förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg godkänner andra särskilda utskottets förslag med den ändring däri, som föreslagits i den av herr E. J. Söderberg m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

*Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)*

Vinner Nej, har kammaren godkänt utskottets förslag med den ändring, som föreslagits i herr Thores reservation.

Omröstningen utföll med 71 ja mot 35 nej; och hade kammaren alltså godkänt utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf med den ändring, som föreslagits i herr E. J. Söderbergs m. fl. reservation.

2 §; *överskriften till 1 och 2 §§.*

Godkändes.

3 §.

Kungl. Maj:t hade föreslagit följande avfattning av paragrafen:

3 §.

Befinner sig fartyg till sjöss å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars oavbruten gång, skall skeppstjänst vara indelad i vakter (skift) på allmänt brukligt sätt.

Utskottets förslag till lydelse av paragrafen överensstämde med Kungl. Maj:ts med det undantag, att ordet »tolv» utbyts mot ordet »femton».

Efter föredragning av paragrafen yttrade

Herr Jönsson i Fridhill: Herr talman, mina herrar! Jag begärde ordet för att tillkännagiva, att jag inom utskottet biträdd den mening, som kommit till uttryck i herrar Petterssons i Södertälje m. fl. reservation; som i denna punkt fogats till utskottets betänkande. Den sammanfaller med Kungl. Maj:ts förslag i denna paragraf. Det förefaller mig vara alldeles uppenbart, att, om befälhavare får disponera över manskapet i 12 timmar, bör det räcka till, så att alltså, om ett fartyg befinner sig till sjöss eller på resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång, skall manskapet vara indelat i vakter. Det är detta, som skiljer reservationen från utskottets förslag.

Jag ber, herr talman, att med dessa korta ord få yrka bifall till herr Petterssons i Södertälje m. fl. reservation.

Vidare anfördes ej. Sedan herr talmannen framställt propositioner i ämnet, godkändes paragrafen i den av Kungl. Maj:t föreslagna lydelsen.

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

4 §.

Godkändes.

5 § skulle enligt utskottets förslag hava denna avfattning:

5 §.

Sjöman å fartyg, som i 3 § avses, vilkens arbete icke är indelat i vakter och som ej tillhör den i 6 § omförmälda personal (dagman), må å söckendag ej användas till skeppstjänst mera än nio timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än lättare rengöring av de för befälhavare, förste styrman, förste maskinist, läkare, telegrafist eller sjöman avsedda rum, i den mån sådan rengöring kan anses ingå i sjömannens åligganden.

Arbetstiden skall förläggas mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m.

Herr *E. J. Söderberg m. fl.* hade i sin förenämnda reservation föreslagit, att paragrafen skyllde lyda sålunda:

5 §.

Sjöman å fartyg — — — ej användas till skeppstjänst mera än åtta timmar — — — åliggande.

Arbetstiden — — — klockan 6 e. m.

Paragrafen föredrogs. Därvid yttrade:

Herr Lindqvist i Kosta: Herr talman! Här har reservationsvis framförts ett annat yrkande än utskottets. Vi reserverar föreslå, att utskottets 9 timmar utbytas mot 8 timmar.

Jag ber att få yrka bifall till 5 § med den lydelse, som föreslås i herr Söderbergs m. fl. reservation.

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman! Under åberopande av vad förut anförts, särskilt av herr statsrådet och chefen för finansdepartement, får jag vid denna paragraf yrka bifall till utskottets förslag.

Efter härmed slutad överläggning framställde herr talmannen propositioner å de därunder förekomna yrkandena; och godkändes paragrafen enligt utskottets förslag.

6 §.

Godkändes.

Härpå föredrogs 7 §; och anförde därvid

Herr Jönsson i Fridhill: Herr talman! I konsekvens med det beslut, som kammaren nyss fattat beträffande § 3, ber jag få yrka bifall till reservationen vid denna paragraf, det vill säga bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

*Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)*

Vidare yttrades ej. Efter av herr talmannen givna propositioner i ämnet godkände kammaren paragrafen i den avfattning, som föreslagits av Kungl. Maj:t.

8 §.

Utskottet hade föreslagit, att paragrafen skulle erhålla följande lydelse:

8 §.

Befinner sig fartyg till sjöss å sådan resa, som i 7 § avses, men är ej skeppstjänst indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, skall beträffande arbetstiden gälla:

att sjöman icke må användas till skeppstjänst, däri inbegripen skeppstjänst i hamn, mera än tjugufyra timmar under två på varandra följande dygn; samt

att annan än kökspersonalen tillhörande sjöman ej heller må användas mera än sextiotre timmar i veckan.

Uti den av herr *E. J. Söderberg m. fl.* avgivna reservationen hade föreslagits, att åt paragrafen måtte givas denna avfattning:

8 §.

Befinner sig — — — arbetstiden gälla:

att sjöman — — — följande dygn; samt

att annan — — — må användas mera än femtiosex timmar i veckan.

Sedan paragrafen föredragits, yttrade:

Herr Lindkvist i Kosta: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till herr Söderbergs m. fl. reservation, vilket innebär, att 63 timmar i veckan ändras till 56 timmar.

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag beträffande denna paragraf.

Vidare anfördes ej. Efter det herr talmannen givit propositioner å de under överläggningen framkomna yrkandena, godkändes paragrafen enligt utskottets förslag.

Överskriften till 3—8 §§; 9 §.

Godkändes.

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

10 §.

Efter föredragning av paragrafen yttrade:

Herr Lindqvist i Kosta: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till herr Söderbergs m. fl. reservation, vilket innebär, att 8^{1/2} timmar utbytes mot 8 timmar.

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman! Jag ber att be-
träffande denna paragraf få yrka bifall till utskottets förslag, som
går en medelväg mellan herr Söderbergs m. fl. reservation och herr
Thores reservation.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad samt herr
talmannen framställt propositioner å de yrkanden, som därunder
förekommit, godkände kammaren paragrafen i dess av utskottet
föreslagna lydelse.

11 §; överskriften till 9—11 §§; 12 § med tillhörande överskrift.

Godkändes.

13 § skulle enligt Kungl. Maj:ts förslag lyda sålunda:

13 §.

Utän hinder av vad här ovan stadgats må sjöman användas
till skeppstjänst, då fråga är om:

a) skeppstjänst, som med hänsyn till fartygs säkerhet nöd-
vändigt måste utföras å annan tid, än sjömannen eljest har att
förrätta skeppstjänst;

b) skeppstjänst, som erfordras för lämnande av hjälp, varom i
34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs;

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläck-
ningsredskap, som, i enlighet med vad därom särskilt stadgas,
varda anställda;

d) askhissning; samt

e) skeppstjänst, som föranledes därav, att besättningen blivit
under pågående resa förminskad.

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av bestämmel-
sorna i denna paragraf, är han, såvitt ej annat överenskommit,
icke berättigad till ersättning i vidare mån, än i 95 § sjölagen
sägs.

Utskottet hemställde om följande avfattning av paragrafen:

13 §.

Utän hinder — — — fråga är om:

a) skeppstjänst, som med hänsyn till säkerheten för fartyg,

liv eller gods eller till fartygs navigering eller manövrering till sjöss nödvändigt måste utföras å annan tid, än sjömannen eljest har att förrätta skeppstjänst;

b) — — —;

c) — — —;

d) askhissning till sjöss; samt

e) — — —.

För skeppstjänst — — — sjölagen sägs.

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

Paragrafen föredrogs. Därvid yttrade:

Herr Lindqvist i Kosta: Herr talman! Med särskild hänvisning till vad herr statsrådet och chefen för finansdepartementet nyss framhållit ber jag få göra det yrkandet, att 13 § måtte få den lydelse, som Kungl. Maj:t föreslagit.

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman! Även beträffande denna paragraf får jag yrka bifall till utskottets förslag.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen gav propositioner först på godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf samt vidare på godkännande av paragrafen i den avfattning, som föreslagits av Kungl. Maj:t; och fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i sistnämnda proposition.

14 §.

Sedan paragrafen föredragits, yttrade:

Herr Lindqvist i Kosta: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till 14 §, sådan Kungl. Maj:t föreslagit densamma.

Vidare anfördes ej. Efter av herr talmannen givna propositioner i ämnet godkändes paragrafen enligt Kungl. Maj:ts förslag. Enligt utskottets förslag skulle 15 § lyda salunda:

15 §.

1 mom. Å fartyg, där skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, må till sjöss eller under dygn, då fartyg ankommer till eller avgår från hamn, övertidsarbete icke åläggas sjöman, såvida tiden för hans skeppstjänst därigenom skulle under två på varandra följande dygn med mera än sex timmar överskjuta den ordinarie arbetstiden.

2 mom. Befinner sig fartyg, som i 1 mom. avses, i hamn, må sjöman icke användas till övertidsarbete.

å söckendag, därest tiden för sjömannens skeppstjänst därigenom skulle antingen överstiga den ordinarie arbetstiden för samma dygn

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

med mera än sex timmar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugonio timmar; samt å helgdag, därest sjömannens skeppstjänst under samma dag därigenom skulle överstiga åtta och en halv timmar.

Till övertidsarbete för annan lastning eller lossning än sådan, som avser passagerares effekter eller post eller gods, vars lastning eller lossning ej kan utan fara för godset uppskjutas, må sjöman ej användas å helgdag eller oftare än varannan dag, så framt icke övertidsarbetet erfordras för att fartygets avgång ej må avsevärt fördröjas.

3 mom. Å annat fartyg, än i 1 mom. avses, må sjöman icke användas till övertidsarbete, därest den tid, varunder han såväl i hamn som till sjöss utför skeppstjänst, därigenom skulle under två på varandra följande dygn överstiga trettio timmar.

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

Herr *E. J. Söderberg m. fl.* hade i sin reservation hemställt om följande avfattning av paragrafen:

15 §.

1 mom. Å fartyg — — — — — med mera än fyra timmar överskjuta den ordinarie arbetstiden.

2 mom. Befinner sig — — — — — till övertidsarbete å söckendag, — — — — — med mera än fyra timmar eller under två på varandra följande dygn uppgå till mera än tjugosex timmar; samt

å helgdag, därest — — — — — skulle överstiga åtta timmar.

Till övertidsarbete — — — — — må sjöman ej användas å helgdag eller oftare än varannan dag.

3 mom. Å annat fartyg — — — — — under två på varandra följande dygn överstiga tjugosex timmar.

4 mom. Till övertidsarbete må sjöman icke användas mera än tolv timmar i veckan.

Beträffande 4 mom. hade uti den av herr *Thore* avgivna reservationen yrkats, att momentet måtte erhålla denna lydelse:

Till övertidsarbete må sjöman icke användas mera än tjugoen timmar i veckan eller i tropikerna mera än tolv timmar i veckan.

Efter föredragning av paragrafen yttrade:

Herr Lindqvist i Kosta: Herr talman! Jag hemställer, att § 15 måtte få den lydelse, som är föreslagen i herr Söderbergs m. fl. reservation.}

Herr Thore: Herr talman! Jag skall be att få hemställa om bifall till utskottets förslag med den ändring av mom. 4, som föreslagits i min reservation, vilken går ut på att i överensstäm-

melse med det norska förslaget sjöman icke må användas till övertidsarbete mera än 21 timmar i veckan eller i tropikerna mera än 12 timmar i veckan.

Ang. lag om arbetstiden å svenska fartyg.
(Forts.)

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman! Jag får yrka bifall till utskottets förslag beträffande § 15. Utskottets förslag ansluter sig till Kungl. Maj:ts proposition och gar en medelväg mellan herr Söderbergs m. fl. reservation och herr Thores reservation.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad samt herr talmannen framställt propositioner å de därunder förekomna yrkandena, godkände kammaren paragrafen i den av utskottet föreslagna lydelsen.

16 § hade i utskottets förslag erhållit denna avfattning:

16 §.

Ersättning för övertidsarbete skall, för timme beräknat, utgöra, när arbetet utföres å söckendag, en etthundrafemtiondel och, när arbetet utföres å helgdag, en sjuttiofemtedel av sjömannens kontanta månadslön.

Har sjöman någon dag mera än två timmar använts till övertidsarbete, bestående av lastning eller lossning, skall, därest han under närmast följande dag eller dagar användes för enahanda arbete, sjömannen för det å sistberörda dag eller dagar utförda övertidsarbete av sådan art utfå ersättning efter den för övertidsarbete å helgdag stadgade beräkningsgrund, ändock att arbetet utförts å söckendag.

Ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utföres. För varje påbörjad halvtimme betalas ersättning såsom för halvtimme.

Herr Thore hade i sin reservation föreslagit följande lydelse av paragrafen:

Ersättning för övertidsarbete må, för timme beräknat, icke utgå med lägre belopp än femtio öre med tillägg av en fyrahundradedel av sjömannens kontanta månadslön. Ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utföres. För varje påbörjad halvtimme betalas ersättning såsom för halvtimme.

Paragrafen föredrogs; och yttrade därvid:

Herr Thore: Herr talman! Vid denna paragraf ha en del mycket kraftiga invändningar gjorts mot bestämmelserna om övertidsersättningen. Enligt paragrafens lydelse skulle övertidsersättningen utgå med $\frac{1}{160}$ av månadshyran under normala förhållanden, varemot denna ersättning på helgdagar och i fall övertidsarbetet fortgår två eller flera dagar å rad skulle — i senare fallet under andra dagen — uppgå till $\frac{1}{75}$ del av månadshyran. Om man nu räknar med $\frac{1}{75}$ del av månadshyran i ersättning per timma,

Ang. lag om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

så är detta detsamma som att säga, att månaden skulle innehålla 75 arbetstimmar, d. v. s. blott 18 timmar i veckan, och därav förstår man ju, att proportionen är något felaktig.

De nuvarande bestämmelserna angående övertidsersättning återfinnas i sjölagen, där det är bestämt, att övertidsersättningen skall utgöras av 30 öre + $\frac{1}{400}$ av månadshyran. Den norm, som man i allmänhet använder till sjöss, är, att det skall beräknas ett fixt belopp, uppgående till omkring en krona per timme.

Nu är övertidsarbetet så beskaffat, att man icke kan anse det skäligt, att ersättningen härför utgår i proportion enbart till månadshyran, ty därigenom bliva de personer, som ha hög månadshyra, obehörigt gynnade i jämförelse med dem, som ha låg månadshyra. Genom de bestämmelser, som nu förekomma i sjölagen, vinnes bättre utjämning. Dock måste det anses lämpligt att höja det fasta beloppet från 30 öre till 50 öre, så att övertidsersättningen skulle utgå med 50 öre jämte en fyrahundradedel av månadshyran.

Jag kan påpeka, att i norska lagförslaget är övertidsersättningen upptagen till 1 kr. I den överenskommelse, som nyligen ingicks i Köpenhamn, där sjöfolket fick långt gående fordringar tillfredsställda, bestämdes, att övertidsersättningen skulle för däckfolket ligga mellan kronor 1,25 och 1,75 för maskinfolket mellan kronor 1,50 och 2,— per timma.

Särskilt bestämmelserna om söndagsersättningen skulle synnerligen hårt träffa den inrikes farten, ty där pågår ju trafiken även om söndagarna, och skulle sjömännen betalas så, som här är ifrågasatt, skulle övertidsersättningen för däckspersonalen kunna bli så hög, att den kunde uppgå till 50 å 75 kronor per dag för en liten däckbesättning. Maskinpersonalen skulle däremot icke få någon övertidsersättning. Min övertygelse är, att bestämmelserna, när vi nästa gång få att göra med denna lag, icke kunna bibehållas i sin nuvarande form.

Jag vill därför, herr talman, hemställa om bifall till min reservation i denna punkt eller att 16 § måtte få följande ändrade lydelse:

»Ersättning för övertidsarbete må, för timme beräknat, icke utgå med lägre belopp än femtio öre med tillägg av en fyrahundradedel av sjömannens kontanta månadslön. Ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utföres. För varje påbörjad halvtimme betalas ersättning såsom för halvtimme.»

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman! Naturligtvis kunna olika meningar framställas och även motiveras beträffande den rätta normen för ersättning för övertidsarbete. Herr Thore har nu framställt ett förslag, som härutinnan avviker från Kungl. Maj:ts förslag. Det är möjligt, att herr Thores förslag har vissa företräden, men det saknar i alla fall ett företräde, som Kungl. Maj:ts förslag har, i det att det icke undergått granskning av vederbörande sakkunniga myndigheter. Vad Kungl. Maj:ts förslag

beträffar, så grundar det sig på ett förslag, som framstälts av sakkunniga och som omfattades av 6 av de 8 sakkunniga. Jag föreställer mig således, att kammaren är på den säkra sidan, om den ansluter sig till Kungl. Maj:ts förslag.

Jag ber sålunda att få yrka bifall till utskottets förslag, som i detta fall överensstämmer med Kungl. Maj:ts.

Ang. lag om arbetstiden å svenska fartyg.
(Forts.)

Efter härmed slutad överläggning gav herr talmannen propositioner å de yrkanden, som därunder förekommit; och godkändes paragrafen enligt utskottets förslag.

Återstående delar av lagförslaget.

Godkändes.

Utskottets hemställan i punkten A) förklarades vara besvarad genom kammarens beslut i fråga om lagförslaget.

Härefter föredrogs *punkten B)*. Därvid yttrade:

Herr Lindqvist i Kosta: Herr Lindley i första kammaren har i en motion föreslagit, att riksdagen skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning och förslag till införande av trevaktssystem å svenska fartyg i den omfattning, som genom verkställd utredning kan finnas lämpligt. Inom utskottet ha vi socialdemokrater yrkat bifall till denna herr Lindleys hemställan och reservationsvis här framfört densamma.

Jag ber därför att få yrka bifall till denna hemställan.

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman! Jag vågar icke förneka, att det kan finnas skäl för en sådan utredning och sådant förslag, som herr Lindley framställt i sin motion. Men först och främst förefaller det mig, som om hans begäran sträcker sig längre, än vad man i frågans nuvarande skick kan våga att begära. I alla händelser är jag övertygad, att denna lag, om den nu antages, kommer att bli föremål för granskning och förslag till revision, i den mån som erfarenheten visar, att den behöver förnyas och förändras. Jag tror därför, att det är tryggast att icke avlåta en skrivelse med begäran om utredning och förslag, då man icke är säker om vad den skall komma att innehålla och då det icke kan vara lämpligt att, på samma gång man antager en lag, begära ändring i densamma.

Jag ber därför att få yrka avslag på herr Lindleys motion och bifall till utskottets förslag.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till den av herr E. J. Söderberg m. fl. avgivna, vid utlåtandet fogade reservationen, i vad densamma avsåge avlåtande av skrivelse till Kungl. Maj:t; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

§ 5.

Anmäldes och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen
från statsutskottet:

nr 1 A, angående regleringen av utgifterna under riksstatens för år 1920 första huvudtitel, innefattande anslagen till hov- och slottsstaterna;

nr 1 B) angående regleringen av utgifterna under tilläggsstatens för år 1919 första huvudtitel, innefattande anslagen till hov- och slottsstaterna;

nr 272, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning angående beredande av förbättrade lokaler åt länsstyrelsen i Stockholms län och byggnadsstyrelsen m. m.;

nr 277, i anledning av väckt motion om utbetalande av visst belopp till byggmästaren N. O. Nordlund såsom entreprenör för uppförande av vissa byggnader för Hemsö kustartillerikår m. m.;

nr 292, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar av gällande stat för vattenfallsstyrelsen; och

nr 293, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillfällig löneförbättring åt vissa befattningshavare vid kommunikationsverket; samt

från andra särskilda utskottet:

nr 294, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om arbetstidens begränsning.

§ 6.

Till bordläggning anmäldes tredje sammansatta stats- och första lagutskottets memorial:

nr 6, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut rörande dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående befrielse för värnpliktiga av 1918 års klass från fullgörande av viss värnpliktstjänstgöring i fredstid m. m., dels ock i ämnet väckta motioner; och

nr 7, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om sammansatta stats- och första lagutskottets utlåtande nr 2 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om befrielse för vissa värnpliktiga från skyldighet att fullgöra reservtruppövning ävensom i ämnet väckta motioner.

§ 7.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 9,55 e. m.

In fidem
Per Cronvall.