

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1919.

Andra kammaren.

Nr 10.

Måndagen den 29 september.

Kl. 11 f. m.

Förhandlingarna leddes av herr vice talmannen.

## § 1.

Föredrogs vart för sig två från första kammaren överlämnade protokollsutdrag, nämligen:

nr 48, med inbjudning till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att första särskilda utskottet skulle behandla jämväl Kungl. Maj:ts proposition, nr 19, med förslag till förordning om ändrad lydelse av § 4 k) i förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor; och

nr 50, med inbjudning till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att tredje särskilda utskottet skulle behandla jämväl Kungl. Maj:ts propositioner

nr 21, angående bestridande av vissa av inträffade eldsvådor inom Vaxholms och Älvsborgs fästningar föranledda kostnader; och

nr 22, angående vissa ändrings- och reparationsarbeten i de för statsverkets räkning inköpta fastigheterna nr 1, 2, 3, 9, 10 och 11 i kvarteret Mercurius i Stockholm,

ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i dessa ämnen eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor;

och blevo berörda inbjudningar av kammaren antagna.

## § 2.

Justerades protokollsutdrag angående det i § 1 omnämnda ärendet.

## § 3.

Föredrogs för remiss till utskott Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande proposition, nr 20, angående disponerande redan under år 1919 av viss del utav det å extra stat för år 1920 under fjärde

*Vid remiss av propositionen nr 20.*

*Andra kammarens protokoll vid urtima riksdagen 1919. Nr 10. 1*

Vid remiss av huvudtiteln anvisade reservationsanslag till fullföljande av arbetena å kasernetablissemang för femton infanteriregementen; och begärdes ordet därvid av

(Forts.)

Herr Lithander, som yttrade: Herr talman! Jag skall be att vid detta tillfälle få uttala en bestämd protest mot att vi så sent som den 29 september, efter att hava varit sammankallade sedan den 4 augusti för att lösa frågan om spannmålsregleringen, en värnpliktsfråga och frågan om åttatimmarsdagen, sedan vi fullgjort det värvet, föreläggas nya, ytterligare uppgifter, som i alla fall skola utskottsbehandlas och sedan bli va föremål för kamrarnas prövning. Dessa ärenden, även om de i många avseenden äro nödvändiga, hava dock icke varit föremål för kallelsen till denna urtima riksdag. Och jag vill göra denna protest därför att man härmed synes vilja inaugurerä ett arbetssätt, som jag anser vara till skada för riksdagens arbete överhuvud. Jag vill överhuvud avge en protest mot det sätt, varpå denna urtima riksdags arbeten bedrivits, då man uppskjutit den för landstingsärenden så att man tvingats lämna sin verksamhet för att från respektive orter resa upp till riksdagen och icke fått de ärenden, som man är kallad för att avgöra, slutbehandlade på kort tid, så som det naturligtvis bör vara.

Jag anser det också icke vara riktigt att här framläggas uppgifter, som behandlas med så långa mellanrum, vilket i alla fall har till resultat, att riksdagsarvodena skola utgå till hela den svenska riksdagen, vare sig ledamöterna äro här eller icke. Jag anser för min del detta vara ett tillvägagångssätt, som vi litet var här höra protestera emot såsom icke varande den svenska riksdagen värdigt och olämpligt att låta fortgå.

Jag vill alltså härmed i anslutning till vad jag sagt hemställa till regeringen om omedelbar upplösning av den urtima riksdagen. Och jag vill hoppas, att svaret på denna hemställan blir sådant, som man helst önskar, det vill säga ett bifall till densamma. Det finnes ju den möjligheten, om regeringen uraktlåter detta och riksdagen skall fortsätta, att genom en interpellation få fram ett bestämt svar på denna fråga. Men jag vill hoppas, att det jag här sagt i alla fall är ett uttryck för vad så många inom denna kammare känna och tänka och säkert av så många utanför denna kammare öppet talas om, att vi kunna hava utsikt att få svaret i den riktning, vi härvidlag önska.

I detta anförande instämde herrar *Norman*, *Winkler*, *Andersson* i Eliantorp, *Svensson* i Betingetorp, *Svensson* i Kompersmåla, *Mag-nusson* i Tumhult, *Persson* i Fritorp och *Larsson* i Kroken.

Vidare anfördes ej. Kammaren beslöt hänvisa ifrågavarande proposition jämte det i anledning av densamma inom kammaren nu avgivna yttrandet till tredje särskilda utskottet.

Härefter föredrogos var för sig övriga på bordet liggande propositioner; och hänvisades därvid

Vid remiss av propositionen nr 20.

(Forts.)

till tredje särskilda utskottet propositionen, nr 21, angående bestridande av vissa av inträffade eldsvådor inom Vaxholms och Älvsborgs fästningar föranledda kostnader;

till första särskilda utskottet propositionen, nr 19, med förslag till förordning om ändrad lydelse av § 4 k) i förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor; och

till tredje särskilda utskottet propositionen, nr 22, angående vissa ändrings- och reparationsarbeten i de för statsverkets räkning inköpta fastigheterna nr 1, 2, 3, 9, 10 och 11 i kvarteret Mercurius i Stockholm.

#### § 4.

Till avgörande förelåg nu andra särskilda utskottets utlåtande, nr 2, 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 2 augusti 1919 dagtecknad, till andra särskilda utskottet hänvisad proposition, nr 6, 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 haft till behandling följande motioner, nämligen

*inom första kammaren:*

nr 4 av herr *Lindley*; samt

*inom andra kammaren:*

nr 3 av herr *Corneliusson*,

nr 4 av herr *Andersson* Fiskebäckskil,

nr 9 av herrar *Karlsson* i Sandviken och *Lövgren* i Nyborg; samt

nr 10 av herr *Thore*.

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen, med förklarande, att Kungl. Maj:ts förevarande förslag icke kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga vid punkten fogat förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg;

B) att motionerna nr 4 inom första och nr 9 inom andra kammaren, i vad de innehölle förslag om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning om allmänt införande av trevaktssystem, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda; samt

C) att motionerna nr 4 inom första och nr 3, 4, 9 och 10 inom andra kammaren måtte anses besvarade genom vad utskottet i A) och B) hemställt.

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

Uti en vid utlåtandet fogad reservation hade herrar *von Sydow*, *Jesperson*, *Lindman* och *Persson* i Fritorp, förklarar sig anse, att utskottet bort avstyrka bifall till ifrågakvarande proposition.

Vidare hade reservationer avgivits:

beträffande särskilda bestämmelser i lagförslaget:

av herrar *A. C. Lindblad*, *Lindley*, *Johan Nilsson* i Malmö, *F. Lindqvist*, *Lindqvist* i Kosta, *Hagman* i Stockholm, *Sjöström*, *Karlsson* i Vätö och *Lövgren* i Nyborg;

av herr *Thore*;

av herrar *Hult*, *Modig*, *Olsson* i See och *Olsson* i Kollungeröd;  
och

av herr *Pettersson* i Södertälje; samt

beträffande punkten B) av utskottets hemställan av herrar *A. C. Lindblad*, *Lindley*, *Johan Nilsson* i Malmö, *F. Lindqvist*, *Lindqvist* i Kosta, *Hagman* i Stockholm, *Sjöström*, *Karlsson* i Vätö och *Lövgren* i Nyborg, vilka yrkat att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte an hålla om snar och allsidig utredning i fråga om trevaktssystemets allmänna införande å svenska fartyg.

Slutligen hade reservation utan angivet yrkande avgivits av herrar *Johansson* i Kälkebo, *Gustaf Bergström* och *Nilsson* i Vibberbo.

Sedan herr vice talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet av

Herr *Karlsson* i Gasabäck, som yttrade: Herr talman! Jag skall be att få hemställa, att kammaren måtte besluta

att utlåtandet måtte företagas till avgörande punktvis;

att det under punkt A) upptagna lagförslaget måtte föredragas paragrafvis och, därest så anses lämpligt, momentvis, med ingress och rubriker sist;

att föredragningen måtte börja med 1 §, och att vid behandlingen av denna paragraf diskussionen må omfatta betänkandet i dess helhet;

att lagtexten ej må behöva uppläsa i vidare mån, än sådant av kammarens ledamöter begäres;

att, sedan lagförslaget blivit genomgånget, utskottets hemställan i punkt A) måtte föredragas; samt

att för den händelse lagförslaget i en eller annan del till utskottet återremitteras, utskottet lämnas öppen rätt att vid ärendets förnyade behandling i avseende å de delar, som blivit med eller utan ändring godkända, föreslå sådana jämkningar, som av ifrågakvarande ändringar i återförvisade delar kunna föranledas.

Denna hemställan bifölls.

*Punkten A).*

*Det av utskottet framlagda lagförslaget.*

För 1 § hade utskottet i likhet med Kungl. Maj:t föreslagit följande lydelse:

## 1 §.

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

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 huvudsakligen 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, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 75 ton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton, såvida ej Konungen om fartyg, varom nu är sagt, annorlunda förordnat.

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.

Beträffande 2 mom. e) av förevarande paragraf hade uti avgivna reservationer yrkats,

av herr *A. C. Lindblad m. fl.*, att nämnda lagrum måtte utgå;

av herr *Thore*, att samma lagrum måtte erhålla denna lydelse:

»Segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 150 ton, samt annat fartyg, som icke äger en bruttodräktighet av minst 100 ton.»; samt

av herr *Hult m. fl.* att orden »75 ton» måtte ändras till »100 ton».

Sedan paragrafen föredragits, anförde

Herr Lindman: Herr talman, mina herrar! Genom det beslut, som kammaren vid sitt sammanträde under lördagen fattade

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

beträffande begränsningen av arbetstiden i allmänhet, så kunde man kanske säga eller förmena, att därmed vore även denna fråga beträffande arbetstidens begränsning ombord på fartyg avgjord. Men åtskilliga ganska säregna förhållanden ombord på fartygen göra dock, att man icke kan avgöra saken på det sättet, att man allenast säger, att därför att den andra lagen blivit av riksdagen godkänd, bör därav följa, att även denna lag skall godkännas.

Jag säger, att åtskilliga säregna förhållanden äro förknippade med den lagstiftning, som just nu föreligger, och jag ber därvid att få föra i herrarnas minne, hurusom den kommitté, de sakkunniga, som varit tillkallade för denna frågas bedömande, i själva verket tillkallades för ett annat ändamål, nämligen för att avgiva förslag rörande fartygsbesättningarnas arbets- och levnadsförhållanden samt särskilt rörande frågan om bemanningens tillräcklighet. Att sedermera dessa sakkunniga fingo i uppdrag att även taga hand om frågan om arbetets begränsning ombord på fartyg, är ju en sak, som ligger på sätt och vis på sidan av deras egentliga arbetsuppgift. Det är en uppgift, som man naturligtvis kunde överlämna till dem att taga hand om, men som väl aldrig bort av dem lösas annat än i samband med den första, egentliga uppgift, som de fått sig förelagd. Resultatet blev också, mina herrar, att dessa sakkunniga fingo utomordentligt knapp tid på sig för detta extra uppdrag. Det var icke stort mer än något över två månader. Och det gör, att de naturligtvis, då det gällde genomförande av ett förslag av denna genomgripande beskaffenhet, måste hava haft för kort tid på sig.

Nu har det ju talats om den knapphändig utredningen i det förra förslaget. Jag vill säga, att det är ännu mera på sin plats att framföra en sådan anmärkning just i detta fall. Det hava också de ämbetsverk gjort, som haft att yttra sig över förslaget. De båda ämbetsverk, som haft att yttra sig över de sakkunnigas betänkande, kommerskollegium och socialstyrelsen, hava nämligen gjort det uttalandet, att det varit omöjligt för dem att lämna något egentligt bidrag till den överarbetning av förslaget, som lär vara erforderlig. Och på samma sätt var det här över hela linjen. De hade ingen tid till sitt förfogande, dessa ämbetsverk — de hade summa summarum en vecka. Jag har gjort den anmärkningen förr och måste upprepa den, att när grundlagen säger, att ärendena skola beredas och beredas av ämbetsverken, så är det väl i alla fall meningen med den grundlagsparagrafen, att ämbetsverken även skola hava tid på sig att göra detta. Och det finnes väl icke någon, som deltagit i detta ärendes behandling i utskottet förra våren och nu i sommar, som kan säga annat än att utskottet icke kunnat göra det på en vecka. Och på samma sätt böra väl de ämbetsverk, som skola syssla med saken, få den tid på sig, som erfordras för att sätta sig in i ärendet. Kungl. Maj:t kan ju en annan gång ta och remittera ett ärende till ett ämbetsverk och infordra yttrande inom en dag. Ämbetsverket behöver ju icke försöka avgiva något yttrande, det behöver endast säga,

att det haft ärendet och icke haft tid att yttra sig över det. Och sedan har Kungl. Maj:t uppfyllt den formella bestämmelse, grundlagen innebär. Det är ju en liten överdrift i detta, men det är icke så stor skillnad på en vecka och en dag, när man har att yttra sig över lagförslag, sådana som detta.

Emellertid återkommer jag till denna fråga om kommitténs verkliga uppgift, nämligen att taga hand om frågan om arbets- och levnadsförhållandena ombord å fartyg och om bemanningsfrågan. I det fallet säger nu de nyss nämnda sakkunniga ämbetsverken, att det framlagda förslaget »icke gärna kan utbrytas och behandlas för sig utan att enhetligheten därav blir lidande». Det är ett uttalande från dem: dessa frågor böra höra tillsammans och avgöras i ett sammanhang. De fortsätta: »särskilt äro frågorna om arbetstidens begränsning och om bemanningens tillräcklighet (s. k. bemanningsskala) i hög grad beroende av varandra». De hade bort upptagas i ett sammanhang, men Kungl. Maj:t, som har på detta sätt helt pro forma låtit dem uttala sig, har naturligtvis icke fäst något avseende vid detta.

Vad nu utskottet beträffar, så har utskottet för det första uttalat i sitt betänkande, att utskottet likaledes finner att »det otvivelaktigt hade varit önskvärt, att det utredningsmaterial, som skeppstjänstkommitterade eller de sakkunniga haft till sitt förfogande, varit mera omfattande». Det är salunda även från utskottets sida ett underkännande av utredningens beskaffenhet. Men vidare säger utskottet, att det delar i viss mån den uppfattningen, att det varit lyckligast, om även dessa frågor nu fått vara med, — jag menar dessa frågor om bemanningsskalan — men så slutar utskottet med att det icke behöver vara avgörande för frågan. I detta fall beträffande bemanningsskalan är det en sida av saken, som utskottet kommit in på, när utskottet talar om sammanhanget med bemanningsskalan, i det den har betydelse egentligen endast för de små eller de mindre fartygen. Där om säger utskottet, att »enligt vad för utskottet blivit upplyst, torde med hänsyn till den bemanningsstyrka, som å fartyg i 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.» D. v. s. utskottet går på och vill, att riksdagen skall gå på, vad som inom utskottet *upplysts*, vad som inom utskottet *blivit upplyst*, nämligen att de skeppstjänstkommitterade *lära* komma att föreslå en bemanningsskala, som icke hindrar oss att taga denna lag. Det är verkligen, mina herrar, ett riktigt typiskt sätt att lätt-innigt fara fram på lag-tiftningsvägen. Man kostar icke på lagstiftningen, utskott och riksdag en utredning om, att det låter sig göra att genomföra en reform; Kungl. Maj:t skriver icke i sin proposition: här hava herrarna en utredning som visar att det låter sig göra. Nej, man nöjer sig helt enkelt med, att inom utskottet lämnas under hand en upplysning, att dessa kommitterade lära komma med något, som icke skall komma att lägga

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

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

hinder i vägen. Nog gå vi på med att lagstifta i detta land utomordentligt raskt, ja, alldeles för raskt kanske. Men nog är väl det för mycket att man skall gå så raskt, att man tillsätter en kommitté men sedan icke bryr sig om att framlägga resultatet av vad den kan komma med utan störtar iväg med en annan lagstiftning, som efter allas uttalanden ingriper i den först planerade, vars blivande innehåll man dock icke bryr sig om att höra efter annat än genom ett uttalande under hand till utskottet!

Efter att hava uttalat detta vill jag vidare framhålla, att vad lagstiftningen på detta område beträffar måste vi taga i utomordentligt hög grad — och i högre grad än vid den andra lagstiftningen — hänsyn till internationella förhållanden. Det är ju nämligen så, att våra fartyg uppträda även ute på världshaven, i främmande länder och främmande världsdelar, och att tydligen där beröringen och jämförelserna med andra länders sjöfart blir mycket betydande. Därför äro givetvis på detta område jämförelserna med de andra ländernas lagstiftning utomordentligt betydelsefull. Och nu, mina herrar, inträffar detta, att med undantag av Norge har icke något land ännu genomfört en sådan lag som denna. Alla de stora och förnämsta sjöfartsidkande nationerna med det nämnda undantaget sakna genomförd lagstiftning på detta område. I detta fall citerar jag ämbetsverkens uttalanden för att man icke skall kunna säga annat än att vad jag säger är fullkomligt riktigt. I intet av dessa länder har arbetstiden på fartyg författningsenligt begränsats i den utsträckning, som avses i kommitténs förslag. Nu är det sant, att i Norge har man antagit en sådan lag helt nyligen. Vi hörde här om dagen i debatten av statsministern, att Sverige skulle jämföras med Norge och Danmark och icke borde jämföras med de stora länderna. Det vore icke riktigt efter hans förmenande, men om hans uttalande därvidlag är riktigt vilket jag bestred, ja, då borde också det vara klart, att man i det lagstiftningsförslag, som förelagts riksdagen, borde hava tagits hänsyn till vad den norska lagen i det fallet innehåller och icke skapa en lagstiftning här i Sverige, som i väsentliga delar är strängare och mera skärpt än den, som Norge alldeles nyss antagit. Det är nämligen åtskilliga bestämmelser i den norska lagen, som äro lindrigare än här, särskilt beträffande frågan om övertid och övertidsarbete. Ja, vad jag sagt om de förnämsta sjöfartsidkande länderna gäller också Danmark, som icke har någon sådan lag.

Nu beträffande själva saken vill jag säga det, att jag har den uppfattningen, som de båda ämbetsverken hava, nämligen att det kan ju finnas vissa skäl, som göra det rättmätigt att i arbets- och levnadsförhållandena ombord å fartyg åtskilliga förbättringar inträda utöver de i nu gällande sjölag bestämda, och att en förkortning av arbetstiden kan vara behöflig i vissa fall. Det har nämligen av utredningen visats, att det förekommit fall av för lång arbetstid; men, mina herrar de fall, som där förekomma, äro undantag. Det framgår alldeles tydligt av den statistik, som de sjöfarts-sakkunnige hava förebragt, att de äro rena undantag. När ut-



skottet uttalar sig om detta ämbetsverkens yttrande, så säger utskottet, att det anser att det är rättmätigt, vad utskottet säger, att det är riktigt, vad av ämbetsverken framhållits, men utskottet underlåter att taga med en fortsättning av ämbetsverkens uttalande, nämligen där ämbetsverken just i det sammanhanget framhålla de säregna förhållandena ombord å fartyg särskilt till sjöss. och att frågan därför måste bedömas, som det heter i ämbetsverkens utlåtande, efter delvis andra synpunkter. Det låter utskottet bli att tala om. Det talar om det rättmätiga, men det talar icke om, att ämbetsverken också sagt att det föreligger säregna förhållanden, och de sakkunniga hava sagt detsamma. Nu är det klart för oss alla, som känna till förhållandena ombord å fartyg, att dessa ingalunda äro att jämföra med vad som t. ex. äger rum på en verkstad eller i arbete på landet eller dylikt. Det är fullkomligt olikartade förhållanden; men kan icke jämföra arbetstiden ombord, man kan helt enkelt icke utan vidare jämföra en vakttjänstgöring ombord med ett arbete på en verkstad. Det är icke samma slags arbete och går icke an att jämföra. T. ex. den frågan om avståndet från arbetsplatsen, en sådan existerar icke ombord. Det är en mängd förhållanden ombord som göra, att just arbetstiden till sjöss skiljer sig i väsentligt och betydande grad från arbetstiden på landet. Men nu är det så olyckligt i detta fall, att i utskottet och här i riksdagen över huvud taget de allra flesta icke ha och icke kunna ha någon kännedom om förhållandena ombord å fartyg, och därför äro de hänvisade till att rätta sig efter vad de säga, som ha en sådan kännedom. Nu har inom utskottet den ena sidan, nämligen fartygsbesättningarna, haft en sådan skicklig förespråkare som herr Lindley, vilken framfört alla de krav, som berört dem, och för övrigt ha de även haft en talesman här ifrån andra kammaren i representanten på Norrlandsbanken, herr Lövgren i Nyborg. Dessa hava sökt bibringa utskottet den uppfattningen, att när det är åtta timmars arbetsdag i land, bör det även vara åtta timmar ombord, men de glömmar alldeles bort att framhålla, att det icke alls är samma arbete att stå på utkik ombord å ett fartyg under en eller två timmar som att bryta malm i en gruva. Detta tar man icke någon hänsyn till.

Jag sade, att det kan förekomma sådana omständigheter, att det är för lång arbetstid ombord. Emellertid vill jag säga, att såsom detta lagförslag är avfattat, kan man egentligen icke anmärka så mycket mot själva bestämmelserna beträffande förhållandena på fartyg, när de äro till sjöss, i synnerhet sedan nu ett par ändringar i propositionen blivit gjorda. Jag fäste förra gången vi behandlade denna fråga, uppmärksamheten på behovet av en förändring i det fallet, och nu har Kungl. Maj:t tillåtit, att man får göra rent ett fartyg på en söndag, vilket icke var medgivet i den proposition, som avgavs i våras. Sedan har utskottet vidtagit en förändring, vilken jag förmodar man här i kammaren kommer att med all kraft söka få tagen tillbaka, då utskottets ordförande är reservant i den punkten. Där det finnes tre styrmän ombord,

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

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

skulle dessa enligt Kungl. Maj:ts förslag icke få tjänstgöra mera än åtta timmar per dygn, vilket ju tillsammans gör 24 timmar. Sedan en styrman haft sin vakt, skulle han icke behöva göra mera. Detta har utskottet varit klokt nog att ändra, så att en styrman skall kunna få tjänstgöra en timme därutöver. Det har nämligen från sakkunnigt håll upplysts, att en styrman har även mycket annat att göra. Han skall skriva journaler och biträda kaptenen med litet av varje. Nu har emellertid denna ändring blivit gjord, och jag hoppas, att allt förståndigt folk här i kammar-aren vill gå med utskottet i detta fall och icke följa dess ordförande.

Beträffande förhållandena å fartyg, som ligger i hamn, ställer sig saken däremot något annorlunda. I det avseendet är detta förslag icke tillfredsställande, och det innebär i den delen beaktansvärda avvikelser ifrån vad som är brukligt utomlands, men vi böra väl tänka på, att när ett svenskt fartyg ligger i en främmande hamn, lär det nog vara så, att man får taga seden dit man kommer. Man kan icke utan vidare här i Sverige lagstifta om, huru arbetet skall vara å ett svenskt fartyg, när det ligger i en hamn i t. ex. Australien eller annorstädes. Det är att observera, att Kungl. Maj:t nu även ändrat sitt förslag från i våras, så att arbetstiden i hamn skall vara åtta timmar i stället för, såsom då ifrågasattes, 8 1/2 timmar. Kungl. Maj:t säger, att när man har åtta timmars arbetstid i land, bör man även ha åtta timmar ombord å fartyg som ligga i hamn. Men detta är icke så alldeles klart, ty särskilda förhållanden kunna, såsom jag nyss omnämnde, göra, att en sådan bestämmelse icke kan anses vara lämplig. Besättningen å ett fartyg i hamn har ju icke alls samma arbete, som det manskap, som anställes från land, stuvare och andra, som syssla med lasrning och lossning. Besättningen har i regel ett mera fritt arbete och behöver dessutom icke spilla någon tid på att gå till eller från sin bostad vid arbetstidens början och slut eller för intagandet av måltider.

Efter dessa anmärkningar kommer jag till det, som enligt min mening är det allvarligaste i detta förslag, nämligen det sätt, varpå man här tagit hänsyn till den mindre sjöfarten, ja, jag skulle kanske ha sagt den omständigheten, att man icke alls tagit någon hänsyn till den mindre sjöfarten. I den kommission av sakkunniga, som varit tillsatt för denna frågas behandling, hade man ju att fästa sig vid de olika slag av sjöfarten. Sjöfarten kan indelas i utrikes sjöfart, kustfart, skärgårdsfart och kanalfart. Kommissionen hade att bedöma förhållandena ombord på alla de olika fartyg, som användas i dessa olika sjöfarter och de betingelser, som förefinnas i det ena eller andra fallet. Men, mina herrar, bland dessa tillkallade sakkunniga fanns det icke mera än en representant för alla dessa olika slag av sjöfart, nämligen för den större sjöfarten; alla de andra farterna, kustfart, kanalfart och insjöfart hade icke någon representant bland de sakkunniga. Det fanns således i denna kommission ingen, som kunde föra deras talan eller påvisa, hurudana förhållandena i själva verket äro om-

bord å de mindre fartygen. Därför inträffade också, att dessa förhållanden icke blevo beaktade i de sakkunnigas utlåtande, och med skäl kunde därför också ämbetsverken säga, att det hade varit av betydelse om man även fått höra representanter för den mindre sjöfarten. Ämbetsverken kunde för sin del icke höra sådana därför att, såsom herrarna nyss hörde, ämbetsverken hade så kort tid på sig för sitt utlåtandes avgivande, att detta icke lät sig göra. Men ämbetsverken framhöllo, att de sakkunniga icke låtit höra några dylika representanter, fastän detta hade varit så mycket mera behöfligt med hänsyn till att kommitténs utredning i denna del var bristfällig, så till vida som kommittén icke hade berett representanter för detta slag av rederirörelse tillfälle att deltaga i kommitténs arbete eller eljest bevaka sina intressen. Man går således nu till att lagstifta om dessa farter, utan att man berett verkligt tillfälle för sakkunskapen från det hållet att göra sin röst gällande. Därför ha nog ämbetsverken med skäl kunnat säga, att den mindre sjöfarten kommer att genom den föreslagna lagstiftningen drabbas av hinder, vilkas verkningar, om de än icke för närvarande låta sig till fullo överskådas, kunna befaras vara nog så vittgående till rederinäringens nackdel.

Departementschefen erkänner, att det är otvivelaktigt, att de smärre fartygen i kanal-, kust- och skärgårdsfart skola drabbas relativt mest kännbart av reformen. Jag vill säga, att det är svart att bedöma denna sak för den, som icke är särskilt sakkunnig på detta område. Men det är alldeles givet, att någon hänsyn till dithörande förhållanden har man icke här tagit och man har icke undersökt vad verkningarna i detta fall komma att bliva av en dylik lag. Man har emellertid anledning att befara, att de skola komma att bli ganska ödesdigra för den mindre sjöfarten.

Nu kommer jag till en detalj i lagförslaget, som jag något vill yttra mig om, oaktat jag är motståndare till förslaget i dess helhet. Såsom kammaren finner har Kungl. Maj:t genom det nu föreliggande förslaget i 1 § 2 mom., punkt e) vidtagit en ändring av förslaget i våras. Där var nämligen undantag gjort för segelfartyg på insjöar och inomskärs samt på viss distans till sjöss o. s. v. Andra kammaren ville ha förslaget ändrat i denna del, så att segelfartyg å 75 tons bruttodräktighet bleve undantagna. Jag vill fästa kammarens uppmärksamhet på, att ifrån olika håll, icke blott ifrån högerhåll utan även ifrån liberalt håll, har det föreslagits, att man skulle höja denna gräns och sätta den vid 100 ton eller, såsom särskilt från högerhåll ifrågasatts, 150 ton. Jag vill säga, att om man här skall undantaga de sma segelfartygen, är det med hänsyn till östersjöfarten ytterst nödvändigt, att detta tal blir satt till 150 i stället för 100; en gräns vid 75 anser jag ännu mindre bör kunna komma i fråga.

Vidare har Kungl. Maj:t även undantagit sådana fartyg förutom vissa segelfartyg, som icke äro registreringspliktiga, nämligen de som hålla under 20 ton. Men om alla dessa undantag heter det, mina herrar, i förslaget: »såvida ej Konungen annor-

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

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

lunda förordnar». Alltså skall nu här riksdagen antaga en lag, enligt vilken de och de undantagen skola göras, men sedan överlämnar riksdagen till Kungl. Maj:t att bestämma genom detta tilllägg »såvida konungen ej annorlunda förordnar». D. v. s. Kungl. Maj:t kan, såsom förslaget nu är avfattat, helt enkelt upphäva vad riksdagen i denna punkt nu beslutar. För min del anser jag, att detta är en ganska orimlig bestämmelse. Jag är övertygad om, att Kungl. Maj:t föreslagit densamma endast med tanke på att tillämpa densamma, för den händelse det visar sig, att undantag skulle krävas från föreskrifterna i detta fall. Men man vet aldrig, hur Kungl. Maj:t nu eller i framtiden kan komma att handla, och det, som i dag är ett undantag, kan på detta sätt av Kungl. Maj:t förvandlas, så att det om något år måhända blir regel.

Beträffande de små fartygen borde man kunnat vänta att i den delen ifrån det liberala partiets sida och av ordföranden i utskottet drivits den satsen, att man härvidlag skulle följa den i allmänna lagen intagna bestämmelsen, som av dem påyrkats, om små industrier på landet. Varje lantman förstår, att det är för honom önskvärt att få undantaga en kvarn eller en annan mindre industri, avsedd för tillverkning av torvströ, tegel eller något dylikt och som icke sysselsätter mer än fyra man. Men skulle icke varje lantman kunna sätta sig in i, hur en liten skutskeppare, som har en tre eller fyra man, nu skall komma att känna det. Varför skall icke denne även kunna undantagas, likaväl som man gör undantag för en mindre kvarn eller annan mindre industri. Det är väl icke farligare att arbeta på sjön över åtta timmar än att arbeta i en kvarn lika lång tid. Den, som arbetar på sjön har ju dessutom det företrädet, att han får arbeta i frisk och skön luft, vilket däremot icke är fallet med den, som arbetar i en kvarn.

Beträffande de ekonomiska verkningarna av detta lagförslag vill jag, för att nu vara så kortfattad som möjligt, endast framhålla vad socialstyrelsen, till vilken kommerskollegium anslutit sig, anfört, nämligen att lagstiftningsåtgärden kan ej undgå att oproportionerligt belasta de svenska företagen, om ej de ledande länderna göra likaså, och såsom jag nyss framhöll för herrarna, ha de ledande länderna ännu icke gjort så. Nu säger departementschefen härom, att därest man icke tager hänsyn härtill, minskat den svenska konkurrenskraften, och det svenska sjöfolket och det svenska tonnaget kommer att gå i utländsk tjänst. Emot detta säger departementschefen, att konkurrenskraften lär icke kunna åberopas såsom vägande skäl härvidlag. Han framhåller, att lagstiftningen torde icke innefatta någon omvälvning av den art, att de svenska företagen skulle oproportionerligt belastas genom dess antagande. Ja, mina herrar, detta är ju endast ett subjektivt omdöme av departementschefen. Vi skola här införa en sådan lagstiftning, medan de stora sjöfartsländerna icke ha någon sådan. Departementschefen säger, att det i alla fall icke blir farligt för de svenska fartygen, men det är ju ett omdöme rätt och slätt, som

icke kan grundas på någonting. Efter mitt förmenande skulle man med mycket större skäl kunna säga, att det är farligt att införa en dylik lag i Sverige, så länge man icke gör det i andra länder, och det är ungefär detta, som även ämbetsverken sagt.

Det har här vidare framhållits av departementschefen, att rederinäringen haft utomordentligt goda år under denna kristid. Ja, det vill ingen förneka, och jag förmodar, att så varit fallet; det har ju alltid uppgivits, att rederibolagen haft stora förtjänster. Men icke får man väl lagstifta på grund av sådana hänsyn, och detta är ju något som kan vara övergående. För övrigt skola väl, såsom vi hoppas, nya sådana företag bildas, och alla dessa skola bli betungande av denna nya lagstiftning. Den anförda satsen kan således icke åberopas, då den icke gäller annat än för en viss begränsad tid.

Departementschefen framhöll även, att bemanningslagen understundom kan vara mera betungande i andra länder. Men herr statsrådet står ju själv i begrepp att komma med förslag om en bemanningslag, och därför torde icke detta skäl kunna användas. Jag vill säga att t. ex. en sådan bestämmelse som den rörande ersättning för övertid torde sakna sitt motstycket i något annat land.

Nej, resultatet av detta, mina herrar, är, att vi icke ha någon erfarenhet på detta område. Vi ha ingen förebild från något annat land. Vi ha icke kunnat se, vilka verkningar ett förslag sådant som detta haft på annat håll. Men vi ha våra förbindelser över havet med våra fartyg; vi ha försökt få till stånd en stor handelsflotta och varit stolta och glada över att vi skaffat oss en sådan. Staten har där varit framsynt och subventionerat o. s. v. Denna flotta har under det gångna kriget varit till ofantligt stor nytta för nationen och landet. Men då, menar jag, bör man icke skapa sådana förhållanden, som kunna förändra denna var lyckliga belägenhet, och i varje fall bör man icke antaga ett dylikt förslag, förrän det blir en internationell lagstiftning på detta område, ty den betydelse som vår flotta har haft under kriget, kan den komma att få även framdeles, och betydelsen av att vi kunna tillförsäkra oss att på egna kölar kunna hitföra de förnödenheter, som behövas för vår existens och för att kunna över huvud taget leva under brydsamma och kritiska förhållanden får man icke underskatta i en tid, som lätt kan försätta oss i en sådan situation.

På nu anförda skäl yrkar jag, herr vice talman, avslag å det föreliggande lagförslaget och bifall till den av herr von Sydow m. fl. avgivna reservationen.

Chefen för finansdepartementet herr statsrådet Thorsson: Herr vice talman, mina herrar! Jag har anhållit att få säga några ord med anledning av den siste ärade talarens yttrande. Ut i sin kritik av det föreliggande förslaget återupprepade herr Lindman de anmärkningar, som framfördes, då detta ärende senast var föremål för riksdagens behandling, nämligen att de kommitterade, som förberett detta lagförslag, saknade nödig kom-

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

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

petens, därför att de icke varit sammankallade speciellt för detta ändamål. Nu är det ju dock så som den ärade talaren även omnämnde, att dessa kommitterade ha att behandla spörsmålet om bemanningsförhållandena ombord, hur fartyg borde bemannas och hur övriga anordningar ur bostadssynpunkt och sådant skulle ske inom ett fartyg. Under tiden kommittén beredde dessa angelägenheter, uppstod fråga om reglering av arbetstiden för vida grupper av vårt lands arbetare. Jag ansåg mig då böra bereda riksdagen tillfälle att pröva arbetsförhållandena även för denna kategori av arbetare. Då uppstod naturligtvis frågan: vart skall jag vända mig för att få detta ärende utrett? Det vill förefalla mig, att om jag i detta fall hade tillkallat särskilda sakkunniga, som icke hade haft någon kännning med bemanningsarbetet och sådant, så skulle det kunnat inträffa, att riksdagen fått sig ett lagförslag förelagt, som icke tagit någon som helst hänsyn till det arbete, som måste sägas ha ett visst sammanhang med detta, nämligen bemanningsfrågan. Det syntes mig därför lämpligt att även detta ärende behandlades av här förut nämnda sakkunniga. Då herr Lindman här sökt visa, att dessa sakkunniga vore i saknad utav folk med praktisk erfarenhet på detta område, så ber jag att få hänvisa till listan på de personer, som syssla med bemanningsfrågan, och det vill då förefalla mig, som om det vore personer med tillräcklig kapacitet för att bevaka såväl rederinäringens som de olika befattningshavarnes intressen.

Jag medger likaväl i dag som sist, att här är ett område, som vi lagstifta på, vilket är av en viss ömtålig beskaffenhet, och innehållet i lagen ger också tydligt uttryck för, att jag har haft denna känsla. Ty, herr Lindman, de undantagsbestämmelser, som finnas inryckta i denna lag, de hade icke kommit dit, om det hos mig förefunnits den brist på ansvarskänsla, som, enligt vad herr Lindman tyckes göra gällande, skulle vidlåda hela det förberedande arbete, som är nedlagt i detta ärende. Det har anförts, att ämbetsverken hade för kort tid att pröva detta ärende. De ha haft till sitt förfogande två månader, säger herr Lindman, och det är för kort tid. Men, herr Lindman, var det icke under alldeles särskilt exceptionella förhållanden, som hela detta lagstiftningsarbete förbereddes. Om vi angripas för att vi forcerat detta, så kunde det varit möjligt, att vi haft starkare och mera berättigade angrepp mot oss, om vi efter de intentioner, som uppenbarligen leda herr Lindman, hade sagt, att vad som rör sig i tiden, det ha vi icke något som helst behov att ta hänsyn till utan blott, såsom en hel rad av våra föregångare gjort, undandraga dessa viktiga sociala frågor riksdagens prövning, till dess syndafloden kommer och man får ge sjufalt mer, än vad man skulle behöva göra, då man i rätt tid tar hänsyn till vad rättvisa och billighet kräva.

Jag vill för min del säga, att den utredning, som ligger till grund för detta förslag, icke kan karakteriseras såsom lättvindig med hänsyn till de omständigheter, under vilka den tillkommit och utförts. Sedan upprepar herr Lindman vad som varit det starkaste

skälet för avslag redan vid behandlingen förra gången av detta ärende, eller att det har icke genomförts någon genomgripande dylik lagstiftning i andra länder, och därför skola vi vänta tills alla andra länder genomfört en lagstiftning på detta område. Motståndarna till denna lagstiftning anförde också vid lagtima riksdagen, när detta ärende var föremål för behandling, att sjömännen själva icke hade manifesterat sina krav i sådan omfattning, att det berättigade regeringen att strängt taget upptaga ärendet till behandling. Omedelbart efter det att herrarna vid lagtima riksdag behandlat detta förslag, avslutades ett avtal mellan Sveriges rederiförening å ena sidan och de olika organisationerna bland befattningshavarna å andra sidan, vilket uti sina konsekvenser har i huvudsak samma innebörd som det nu föreliggande lagförslaget. Således ha Sveriges redare varit nog ansvarlösa att sluta ett avtal, varigenom det är omöjligt för den svenska rederinäringen att fungera till herr Lindmans belåtenhet. Det vill förefalla mig, att när mellan dessa befattningshavare, å ena sidan, och representanter för rederinäringen, å andra sidan, självmant har avslutats ett avtal, som täcker de flesta av denna lags bestämmelser, då är det ett bevis på att förutsättningarna för en lagstiftning finnas, då synes det mig vara riktigt, att man reglerar detta förhållande på samma sätt som man reglerar för övriga befattningshavare.

Jag erkänner fortfarande, att för den mindre fartygstrafiken är det svårare att lagstifta än för en del av industrien; men jag vill betona, att man har med hänsyn härtill gjort en rad av undantagsbestämmelser, som göra det möjligt att med ett gott samförstånd mellan parterna ordna deras inbördes förhållanden.

Herr Lindman befarade uti sitt anförande, att Kungl. Maj:t nu för tiden och framför allt i framtiden skulle kunna komma att vara sammansatt på det sättet, att undantagsbestämmelsen, som gäller för de allra minsta farkosterna, skulle komma att tillämpas på ett så rigoröst sätt, att denna trafik obehörigt skulle inskränkas i sin rätt att utöva sin näring. Nu är det ju så, att denna lag skall enligt sin egen natur revideras år 1923, och det är sålunda icke så lång tid, men till dess har man i alla fall möjlighet att pröva verkningarna av lagen för att om så skulle påfordras skärpa den i vissa fall och mildra den i andra fall. Vid sådant förhållande synes det mig, att farhågan för att Kungl. Maj:t i detta fall liksom i alla andra fall tillades rättigheten att göra vissa undantag, icke bör avskräcka riksdagen från att fatta beslut i överensstämmelse med det föreliggande utskottsutlåtandet.

Jag är utav den uppfattningen, att om riksdagen följer det utav Kungl. Maj:t framlagda och av utskottet tillstyrkta förslaget, så erhålla vi ordnade förhållanden inom sjöfarten utav den beskaffenhet, att vi bli likvärdiga med övriga nationer. Farhågan för att de stora länderna inte skulle följa med på detta område, den tror jag är överdriven. I verkligheten är det väl ändå på det sättet, att i de stora ländernas mariner äro en hel rad av de i denna lag inskrivna bestämmelserna redan i praktiken genomförda

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

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

på grund av ingångna avtal mellan kontrahenterna. Jag hyser icke ringaste tvivel, att icke vår svenska sjöfartsnäring skall reda sig med de lagbestämmelser, som vi här ifrågasatt, om riksdagen vill upphöja dem till lag.

Jag ber därför, herr vice talman, att för min del få anhålla, att kammaren ville biträda det av utskottet framlagda förslaget.

Herr Lövgren i Nyborg: Herr talman, mina herrar! Herr Lindman utgick i sitt anförande från, att någon lagstiftning på detta område icke alls var önskvärd eller lämplig. Det är ju icke så, att detta är första gången man lagstiftar på det här området, men det är första gången som man i någon mån försöker att taga hänsyn till *folket för om masten*, till manskapet. De flesta länder ha sjölagar, som på ett mycket minutiöst sätt bestämma om, huru det skall vara ombord, men det genomgående för alla dessa bestämmelser är, att det är huvudsakligen plikter för manskapet och rättigheter för redarna. Det fanns en tid, då sjöfolket låg så lågt nere, att en svensk sjökaptan kunde tillåta sig den oförskämdheten att till sin styrman säga, när han kom ombord å fartyget — han hade mönstrat besättningen om dagen —: »har boskapen kommit ombord än?» Det är något av den andan, som finnes i en passus i ett yttrande, som kommit mig tillhanda från Sveriges segelfartygsredareförening och som även framkommit från en talares på Stockholmsbänken sida, nämligen ett fullständigt förakt för manskapets rätt att leva ett människovärdigt liv.

Man talar om den lagstiftning, som här föreslås, som om den skulle vara fullständigt revolutionerande och fullständigt ruinerande för rederinäringen. Jag vågar påstå, att denna riksdag kan aldrig antaga en lag, som så litet skulle ingripa i någon närings rättmätiga intresse. Lagen befäster praktiskt taget ingenting annat än vad som var gällande praxis redan för 10 år sedan.

Så säger man, att det finnes ingen genomförd lagstiftning på detta område med undantag av Norge. Ja, det kan hända, men det är icke detsamma som att förhållandena skulle vara oreglerade för sjöfolket rörande arbetstiden. Sjöfolket kan icke, lika litet som andra arbetaregrupper, tåla att hållas nere, så att de få arbeta som slavar. Sjöfolket började för ett 10-tal år sedan att organisera sig mycket energiskt, först på Amerikas västkust och i Australien och sedan även i Europa. I detta nu är åttatimmarsdagen genomförd i Australien, vilket skedde redan 1911 genom införande av treskiftessystemet såväl till lands som sjös. För däckspersonalen och eldarpersonalen på Amerikas västkust är det samma förhållande, när det galler arbete i land. Och nu tror jag, att med den styrka, som sjömans- och eldareunionen har — och det är praktiskt taget den, som är utslagsgivande i detta fall, ty den representerar mer än hälften av hela världens sjöfolk — kommer inom en mycket snar framtid treskiftessystemet för däckspersonalen att införas; eldarpersonalen har det redan. På de nämn-



da platserna slåss man icke såsom herr Lindman om vikten av att införa treskiftessystem för däckspersonalen.

Herr Lindman säger i sitt anförande: kan man kalla det för ett ansträngande arbete att gå på utkik? Ja, lagen talar icke heller om åttatimmarsdag för dem, som gå på utkik, utan för dem är arbetstiden bestämd till 12 timmar och litet till. Så är det med den saken.

Jag skulle i stället vilja säga, att denna lagstiftning ger sjöfolket alldeles för litet. I stället för att på något sätt vara till hinder för den mindre sjöfarten eller den större sjöfarten, så lämnar den förhållandena alldeles i samma skick som de förut äro. Man kommer till en arbetstid av 15 timmar i kustfart, när man tillämpar lagens bestämmelser så, som de här äro skrivna, och jag tycker, att till och med herr Lindman borde vara tillfredsställd med 15 timmars arbetstid. Detta är det rätta förhållandet med den här lagen.

Herr Lindman säger, att arbetareintresset haft så skickliga försvarare i herr Lindley och mig, att utskottets utlåtande har färgats av detta. Herr Lindman glömmar väl då bort, att han själv suttit där och som amiral borde sitta inne med åtskillig sakkunskap, att vi där haft en så trogen drabant för redareintresset som herr Thore och herr Olsson i Kollungeröd och att det icke är mer än på en enda punkt, som man tagit hänsyn till de motioner, som framfört arbetaresynpunkter. Men väl har man tagit hänsyn till motioner, som avsett att försämra lagen. Detta är det rätta förhållandet beträffande den lag, som här föreligger.

Innan jag går in på enskildheterna av detta lagförslag skulle jag vilja säga en sak, och det är den, att vårt land kan icke vara betjänt med att sjöfolket hålles nere på en låg nivå. Detta synes mig vara ett område, där vårt land har tillfälle att på grund av sin relativt stora flotta uppfostra en stor massa personer, som ha världsöverblick och kunskaper. Men för att detta skall kunna ske, så måste förhållandena ombord vara sådana, att de giva tillfälle till studium. Men sådant gives icke nu. Det har blivit något bättre, sedan organisationerna kommo till och sedan de fingo ett litet grand makt, men det är långt ifrån tillfredsställande. Det är så, att de flesta äldre sjömän känna utmärkt väl till avigsidorna, skuggsidorna i varje hamnstad i Europa, men de ljusa sidorna i livet ha fullständigt gått dem förbi. Och varför? Jo, därför att arbetstiden tillåter dem aldrig att gå i land på ljusa dagen för så vida de icke händelsevis betinna sig i hamn på någon söndag. Det ges aldrig något tillfälle till studier, ty till sjöss sönderrives tiden: 4 timmars vakt, 4 timmar på däck och 4 timmars vila, men i den perioden ingår tiden för intagande av målen, för reparerande av kläder, för att halla snyggt omkring sig, för att tvätta sina kläder och allt det, som följer härmed. Det ges icke tillfälle till att följa med tiden och strömningarna i tiden och att lyfta sig upp. Det har heller icke gjorts några ansträngningar från samhällets sida eller från redarnas sida att giva dem litteratur och

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

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

möjlighet till att utbilda sig utan vad man gett dem är vad missionärerna, kyrkorna och fromma stiftelser vad allt det kan vara tillsänt dem: en massa litteratur om vägen till livet efier detta och så en massa sexpencilitteratur, som kan jämföras med den amerikanska film, som man nu importerar och vråker över landet, och av den kommer ingen kunskap. Sådant är ju förhållandet, som varje man vet, som är inne i saken, och jag vågar påstå, att jag är något inne i den, ty jag har själv under 6 års arbete för om masten skaffat mig erfarenhet. Sådant är förhållandet, att varje sjöman omringas, när han kommer till utländsk hamn — och svensk hamn också — av en del »hajar», som söka att få in honom på krogar och värre ställen än krogar. När ett par tre år gått, har fyllan blivit huvudsak, och så mister han intresset för att leva ett människovärdigt liv. Så var det förr, det är bättre tider nu, sedan arbetarnas organisationer blivit starkare. Men det är icke tillfredsställande.

Det synes mig därför nödvändigt, att samhället träder emellan, reglerande arbetstiden, så att det åtminstone blir något tillfälle till att syssla med andra saker än arbetet, så att man ombord på fartyget får åtminstone så mycken litteratur, som är värd att läsas, så att sjöfolket får någon föreställning om vad det är för en värd, de leva uti, så att man icke tror, att den består av otuktstäden och krogar. Men ifrån den sidan, som herr Lindman är förespråkare för, i dag, har man aldrig gjort något försök att rycka upp sjöfolket i intellektuellt hänseende, utan där har man alltid ansett sig bäst betjänt med, när de ligga nere och söla sig i träcken. Och att sjöfolkets rätt blivit tillvaratagen, är deras egen förtjänst och icke deras arbetsgivares, liksom detta är förhållandet även i andra fall.

Jag skall nu gå in på enskildheterna i det här lagförslaget och uppvisa, huru oerhört litet detta lagförslag avviker från vad som redan nu är gällande praxis. Jag hade ursprungligen tänkt att yrka rent avslag på det hela, ty det är icke alls tillfredsställande. Men av vissa orsaker ser jag mig tvungen att slutligen yrka bifall till lagförslaget, men med den förändring, som ligger i den reservation, som jag varit med om att underteckna.

§ 8 är så formulerad, att den innehåller bestämmelse om 12 timmars arbetstid plus rättighet att taga ut 3 timmar desutom, d. v. s. 15 timmar. Detta gäller kustfarten. Men redan nu har man i avtal med redareföreningen bestämmelse om 252 timmar under 28 dagar, d. v. s. 9 timmar i genomsnitt och övertidsersättning för allt övrigt arbete med undantag av säkerhetstjänst. Det är sålunda en direkt försämring som lagförslaget här innebär.

Det har här framförts en motion från liberalt håll, vilken går ut på att man skulle undantaga de mindre fartygen, och man har särskilt pekat på de små fiskefartygen i Bohuslän, som någon tid av året gå i fraktfart. Men vad är det för nonsens? Det ändrar ju ingenting av förhållandena för dessa fartyg, när de äro till sjöss. Lagen innehåller ingenting annat än vad som nu är

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

gällande praxis och när man kommer i hamn, blir det alltså åtta timmar arbetsdags + tre timmars övertid + rätt till extra övertidsarbete för förhållningar och säkerhetsjänst m. m. Det synes mig, att man borde kunna vara tillfredsställd härmed. I den fraktfart, vari dessa fartyg gå, är det i regel sten och någon gång fisk samt en del andra tyngre varor, som transporteras, och jag vågar påstå, att det blir alldeles tillräckligt med åtta timmars arbete när lasten utgöres av sådana varor. Luften ombord är icke alltid så frisk som herr Lindman påstod; i all synnerhet gäller detta då lasten utgöres av foderämnen eller dylikt. Det kan bli rätt så ruskigt att arbeta nere i lastrummet, ruskigare till och med än i de kvarnar som herr Lindman ordade om.

Lagförslaget undantager dessa så gott som alla bogserbåtar; det lämnar visserligen några stycken av de allra största kvar under lagen, men jag tror icke, att det blir mer än ett tiotal i hela landet. För övrigt lämnar förslaget arbetstiden alldeles oreglerad för hela den stora bogserbåtflottan, där man som sagt vore glad för en reglering ned till tolv timmar i stället för nuvarande aderton.

Man säger vidare, att det för den stora sjöfarten skulle uppkomma svårigheter genom denna lags införande, så att den icke kunde uthärda konkurrensen med utlandet. Det är herr Lindman, som gjort sig till tolk för dessa farhågor. Men vad blir det då för förändring? Jo endast att man flyttar över de bestämmelser, som hittills funnits i avtalen, till lagen, ty bestämmelser ifråga finnas redan nu. Det synes mig, att det under sådana förhållanden icke alls finnes någon anledning till att blåsa upp en sådan storm mot förslaget, som herr Lindman gjort. Jag skulle också helst önska att kunna resa en storm mot det, ty det är otillfredsställande ur arbetare- och sjömanssynpunkt, men på grund av det sätt varpå avtalen mellan redare och sjöfolk utformats, ser jag mig tvungen att yrka bifall till förslaget.

Jag skall be att vid de följande paragraferna få återkomma, ty det är hart när omöjligt att debattera denna lag i sin helhet, så att det blir någon klarhet över den. Såvitt jag kan förstå, borde man här skrivit tre lagar i stället för en — en för maskindrivna fartyg i Östersjö-, Nordsjö- och Oceanfart, en för segelfartygen och en för kustfartyg och bogserbåtar — ty genom att denna lag skall tillämpas på så vitt skilda områden har den fått en avfattning, som är ytterligt svår att bli klok på. Jag förstår sannerligen icke hur det skall gå med tolkningen av lagen, då skeppare och sjöfolk skola tolka den, när en representant av utskottet var nödgad att erkänna — och han var dock sakkunnig på området — att han icke var på det klara med alla paragraferna i detta förslag, fastän han arbetat härmed både vid den lagtima och den urtima riksdagen.

Förslaget ändrar ingenting i det bestående utan lagfräster blott gällande praxis. Det är dock en grund att bygga på, och under den tid lagen gäller, får man se var det brister, så att man till något kommande år, 1921 eller 1922, kan bli i tillfälle att korrigera och revidera där det behövs och så att man kan få

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

lagen skriven kort, klart och tydligt, så att den blir förstådd av var och en.

Herr talman, jag hemställer om bifall till lagen med de ändringar, som innebäras i den reservation, jag varit med om att underteckna och yrkar alltså beträffande i § att utskottets förslag måtte godkännas med uteslutande av 2 mom. e).

Herr Olsson i Kollungeröd. Herr vice talman, mina herrar! Jag ber att först få instämma med de föregående talare, som sagt, att vi här äro inne på ett område, där förhållandena äro så varierande och vitt skilda, att det är synnerligen svårt att få fram sådana bestämmelser, som å ena sidan tillfredsställa rimliga fordringar på begränsad arbetstid för sjöfolket men å andra sidan icke allt för mycket verka hämmande på sjöfarten. Jag kan så tillvida instämma med herr Lövgren, att jag tror, att det vore bättre, om lagen vore uppdelad, så att det finnes en särskild lag för den stora sjöfarten, nämligen nordsjö- och oceansjöfarten och en särskild lag för kust- och insjöfarten. Ehuru lagförslaget lagts mera elastiskt för denna senare, kommer dock lagen där att verka ganska betungande. Skall denna kombinerade gods- och passage-retrafik kunna upprätthållas någorlunda tillfredsställande, måste övertidsarbete anlitas. Men ersättningen för denna övertid får då icke göra medgivandet till övertidsarbete illusoriskt.

På nordsjö- och oceanfarten anpassar sig lagen betydligt bättre än på kust- och kanalfarten. Jag kan icke dela herr Lindmans mening, att lagen skulle bli så synnerligen svår för den oceana sjöfarten. Där äro nämligen förhållandena i huvudsak redan reglerade, och lagen innebär i det fallet icke mycken skillnad från redan gällande praxis. Å andra sidan är det icke värt att säga, att vi icke alls ha någon lag för sjöfolket, såsom herr Lövgren här låtit påskina, ty vi ha ju redan sjölagen, som i många fall bestämmer både om arbetstiden och andra förhållanden, som röra sjöfolk ombord å fartyg.

Jag får dock verkligen säga, att utan bestämmelsen i § 1 mom. 3, som medgiver konungen eller den myndighet konungen förordnar rätt att i vissa fall bevilja undantag från lagen, så skulle jag vara mycket betänksam, då det gällde att rösta för lagens antagande. Utskottet har också betonat önskvärdheten av att sakkunskapen måtte bli representerad i den myndighet, som får konungens bemyndigande att meddela undantag från lagen samt att ärenden av detta slag måtte behandlas med skyndsamhet.

Enligt det förslag, som förelades vid ordinarie riksdagen, var tredje paragrafens ordalydelse följande: »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.» Härei föreslog utskottet den ändring, att om fartyget befinner sig till sjöss på resa som under vanliga förhållanden kräver mera än femton timmars oavbruten gång, skall skeppstjänst vara indelad i vakter. Denna änd-

ring antogs också av riksdagens andra kammare. Men i det förslaget, som nu förelagts utskottet och riksdagen, har tredje paragrafen fått samma avfattning som den hade i förslaget till den ordinarie riksdagen. Departementschefen säger i fråga om orsakerna till detta:

»Uti denna paragraf föreskrives nu, liksom i det förut framlagda förslaget, att, om fartyg befinner sig till sjöss å resa, vilken under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars oavbruten gång, skeppstjänst skall vara indelad i vakter på allmänt brukligt sätt.

Beträffande denna bestämmelse anförde andra särskilda utskottet, att densamma, jämförd med definitionen å 'oavbruten gång' i 2 §, skulle kunna leda till, att skyldigheten att hava skeppstjänst indelad i vakter komme att gälla å trader, t. ex. i trafik med talrika men obetydliga anföringsställen, där vaktindelning ej vore bruklig eller lämplig. Utskottet föreslog därför, att orden 'mera än tolv timmars oavbruten gång' borde ändras till 'mera än femton timmars oavbruten gång'.

Men säger departementschefen vidare:

»Den sålunda ifrågasatta ändringen anser jag mig icke kunna tillstyrka. Jag inskränker mig härvid till att påpeka, att ifrågavarande bestämmelse ansluter sig till det genom lagen den 16 oktober 1914 under 5 a § i sjölagen införda stadgande, enligt vilket beträffande fartygs bemanning gäller, att för resa, som under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, fartyg icke må hava mindre dacksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck.»

Nu heter det i ingressen till lagen enligt det framlagda förslaget: »Med ändring av vad 44 och 96 §§ sjölagen innebålla här- emot stridande förordnas som följer:». Då skulle man ju kunnat sagt, att med ändring av vad paragraferna 5 och 96 innehålla här- emot stridande förordnas som följer o. s. v., och därigenom kunnat få fram denna ändring från tolv timmar till femton timmar.

Jag har från det största rederiet på västkusten, vilket jämte Marstrands nya ångfartygsaktiebolag helt och hållet uppehåller trafiken på västkusten såväl mellan städer som andra orter, fått ett utdrag av dess turlista, av vilket det framgår, att vissa turer någon dag i veckan kunna räcka i femton timmar. Men det är att märka, att detta är endast någon dag i veckan medan gången under de andra dagarna är betydligt mindre. Genom bestämmelsen att skeppstjänst skall vara indelad i vakter, om det är mer än tolv timmars oavbruten gång, kunna turer icke planeras såsom förut skett. Man kan ju icke bestämma något om en vakttjänst, som kanske kan behövas någon dag i veckan men icke under de övriga dagarna.

Jag skall emellertid icke här framställa något yrkande, och jag får säga det, att i utskottet drev jag icke denna fråga i år, därför att jag mera tänkte, att, när sjölagen innehåller bestämmel-

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

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

ser härom förut, så kanske det icke vore skäl att hålla så hårt härpå. Men jag ångrar nu verkligen att jag icke gjort det, ty man skulle just med denna ändring av ingressen fått en sådan bestämmelse, som varit till stor fördel för vår kusttrafik.

Sedan är det en annan fråga, som är av ganska stor vikt, och det är undantaget av de segelfartyg, som alls icke böra för kustfarten inpassas under lagen. Härvidlag var det vid den ordinarie riksdagen även en betydligt annorlunda föreslagen bestämmelse. Där heter det nämligen i det förslag, som då framlades i § 1, 2 mom. under undantag 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.» Då hade utskottet den uppfattningen, att det där icke täckte behovet av de undantag för dessa segelfartyg, som gjorde sig gällande, utan att detta gick delvis något längre, varigenom fartygen skulle under olika delar på samma resa falla under lagen. I utskottet gjordes därför ett yrkande på att den förändringen skulle företagas under e) att bestämmelsen komme att lyda: »Segelfartyg, med eller utan motor, vars bruttodräktighet icke överstiger 75 ton.» Detta antogs också av riksdagens andra kammare, och med anledning därav skulle tydligtvis detta förslag komma in i de vid urtima framlagda regerinförslagen. Felet är vårt eget, kan jag säga, därför att yrkandet kom kanske huvudsakligen från min ort. Vi tänkte oss, att dessa 75 ton skulle täcka vad man ville avse, och huvudsaken var att få undantag för fiskefartyg, som gå dels på fiskfart och dels på fraktfart. Så blev emellertid ej förhållandet. Sedan vi gjort oss bättre underrättade om saken, visade det sig, att inom Bohuslän finnes ett femtiotal fiskkuttrar, som ligga mellan 75 och 100 bruttoton. Dessa användas delvis till fiske och delvis till fraktfart. Arbetstiden är ganska oregelbunden såväl i fråga om fisket — det är förresten undantaget från lagen — som även i fråga om fraktfarten. Många gånger då vindförhållandena äro ogynnsamma måste fartyget ligga stilla, och det uträttas ganska obetydligt, under det att andra dagar arbetet drives ganska intensivt och ganska lång arbetstid användes. Om dessa små seglare komma under lagen, så blir det omöjligt för dem att kunna upptaga konkurrens med de norska, danska, holländska och tyska seglarna. Dessa ha icke någon lag, som begränsar arbetstiden, något som gör, att de kunna gå med de frakter, som de forsla och som i huvudsak utgöras av sten, cement och gödningar, för billigare pris, än de svenska fartygen kunna göra. Nu är det emellertid icke nog med dessa kuttrar från Bohuslän, som vi nu tala om, utan det har visat sig av en skrivelse från Sveriges segelfartygsförening, en skrivelse, som jag tror, att många av kammarens ledamöter tagit del av, att det finnes även på Östersjön och skånska och halländska kusten en del sådana små fartyg, som anse sig komma ur spelet, om de skulle komma att falla under denna lag.

Det är därför som jag och mina kamrater i utskottet ha reserverat oss och yrkat att under e) orden »75 ton» måtte ändras till »100 ton». Jag vill i detta sammanhang nämna — något som jag tror kommer att talas om sedan — att det föreligger en motion om att segelfartyg upp till 150 ton skulle kunna undantagas. Ja, detta skulle givetvis vara ännu bättre, men då jag icke tror att detta går att driva igenom, vill jag inskränka mig, herr talman, till att yrka bifall till min och mina kamraters från liberala partiet reservation, i fråga om dessa fartygs bruttodräktighet.

Sedan har jag också jämt mina kamrater från liberala partiet reserverat mig vid 16 § utav förslaget, där det är fråga om ersättning för övertidsarbete. Det är tämligen säkert, att övertid kommer att få användas, såsom jag redan nämnt, om kustfarten skall kunna nöjaktigt uppehållas. Sjölagen innehåller redan en bestämmelse om ersättning för övertid, i det den stadgar 30 öre per timme plus  $\frac{1}{400}$  del av månadsersättningen. Detta medger jag är en för låg ersättning, därför att dessa 30 öre som äro fasta ha förlorat sitt värde, som de hade då lagens bestämmelse tillkom. Men  $\frac{1}{400}$  har samma värde, därför att här är det beroende på hyrans storlek. Det går emellertid ju icke att härvidlag jämföra sjöfarten med industrien. Industrierbetaren bor i sitt hem, har möjlighet att bättre använda sin ledighet dels för eget arbete och dels för att ägna sig åt familjen. Så är däremot icke förhållandet med sjömännen, och därför anser jag, att han själv bör få begagna sig av den övertid, som ligger inom rimliga gränser och som kan erbjudas honom, för att förtjäna mera pengar. Men då får icke ersättningen sättas så hög, att det blir större fördel för redarna att leja folk från land, varigenom sjömännen skulle förlora sin övertidsersättning. Ty det är ett faktum, att övertid kommer att användas huvudsakligen i land, medan det däremot blir ganska obetydlig övertid under gången till sjöss. Om man nu tänker sig, att däcksfolk i allmänhet har en hyra åtminstone på utgående båtar av 300 kronor per månad, så blir  $\frac{1}{200}$  lika med 1:50 i timmen och  $\frac{1}{100}$  blir 3 kronor per tim. Om han använder övertid två timmar en söckendag och så använder övertid nästa söndag och följande söckendag, skall söndagspriset däri räknas. Således tror jag, att det förslag, som framförts i reservationen, nämligen att ersättningen för övertidsarbete, för timme beräknad, skall bestämmas till, när arbetet utföres å söckendag, minst en tvåhundrededel och, när arbetet utföres å helgdag, minst en hundrededel av sjömannens kontanta månadslön, blir en riklig och tillräcklig ersättning för övertidsarbete. Det är också att märka, att därtill kommer fri kost och husrum.

Jag kommer därför, herr talman, att på denna punkt be att få yrka bifall till min med fleras reservation.

Sedan har utskottet bifallit vissa mindre framställningar, som utgöra ändringar i avfattningen av propositionen och som jag, medan jag har ordet, skall be att få ägna någon liten uppmärksamhet.

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

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

Det gäller först och främst § 4. Där har arbetstiden för styrmän ändrats från 16 till 18 timmar under två på varandra följande dygn. Denna ändring har, såsom redan blivit nämnt förut, visat sig nödvändig, därför att det vanligen är två navigatörer för att göra nödiga observationer angående fartygets läge och verkställa nödiga kontrollräkningar. Om nu tiden inskränkes till åtta timmar för vardera, så skall följaktligen det icke längre vara möjligt att två styrmän tjänstgöra tillsammans, då de göra dessa observationer. Det är därför som jag yrkat bifall till vad utskottet här föreslagit.

Beträffande § 5 har det varit delade meningar om ordet »dagman». Jag skall inskränka mig till att be att få yrka bifall till den förändring, som utskottet här har föreslagit.

Sedan vill jag även yttra ett par ord ifråga om vad som här anförts dels av herr Lindman och dels av herr Lövgren. Jag får härvidlag säga, att jag icke tror, att lagen blir så svår för den svenska sjöfarten, som herr Lindman förmenade. Men jag tror å andra sidan icke, att det går an att driva den mening, som herr Lövgren här förfäktade, nämligen att lagen borde ha inskränkt arbetstiden ännu mycket mera. Ty det finnes nog en gräns för hur långt man kan gå härvidlag. Man får tänka på att det gäller att uppehålla vår egen sjöfart, så att den icke helt och hållet faller i händerna på andra nationer. Då kan det bli betydligt sämre för den klass, som rekryterar sjöfarten.

Herr Lövgren nämnde att jag uppträtt i utskottet som drabant för rederierna. Jag ber att få protestera mot ett sådant påstående. Jag äger för min del icke en präm en gång, än mindre ett fartyg, och jag har icke det minsta beroende av rederinäringen. Men jag har levat bland sjöfolk alla dagar, som kustbo, och jag känner dessa förhållanden, och därför får herr Lövgren ursäkta, att jag icke kunnat följa den mening, som han drivit i utskottet. När han talar om sjömännens liv måste jag också, vad de bohusländska sjömännen beträffar, be att få inlägga min protest mot hans tal. Det är icke så bedröfligt ställt, som han velat påskina. Måhända kan det vara fallet på de trakter han farit som sjöman och på den tid då han var med, men förhållandena ha ändrat sig sedan dess. Numera sköta sig sjömännen nog så ordentligt och ligga icke som svin på krogen och på de sämre ställena i sjöstäderna.

Jag skall nu icke längre uppehålla tiden, utan ber att med de erinringar som jag här gjort, herr vice talman, få yrka bifall till utskottets förslag till lydelse av 1 § med den ändring, som föreslagits i den av herr Hult m. fl. vid §:en avgivna reservationen.

Herr Thore: Herr vice talman, mina herrar! Principiellt har jag ingenting att invända emot, att en lagstiftning införes rörande arbetstiden ombord på fartyg. Vi ha allaredan i vår sjölag vissa bestämmelser i detta syfte. Men jag anser, att det föreliggande lagförslaget går för långt ifråga om beskärande av närings-



friheten till sjöss, och det kan icke bestridas, att detta förslag är synnerligen radikalt. För var och en, som något känner till sjöfarten och vill tänka sig in i de förhållanden, som där äro rådande, måste det stå klart, att en lagstiftning på detta område är synnerligen ömtålig. Sjöfarten bedrivs under en hel mängd växlande förhållanden. Det finnes småfart och storfart, det finnes inrikes- och utrikesfart, fart på små hamnar och på stora hamnar, det finnes fart på segelfartyg och ångfartyg. Det måste därför bli ytterligt svårt att få några bestämmelser, som smidigt anpassa sig efter de olika förhållandena. Nu har man visserligen försökt att i detta lagförslag med tillhjälp av den sakkunskap, som funnits till hands — en sakkunskap, som vi hört nagelfaras av föregående talare men som tagits i försvar av herr statsrådet och chefen för finansdepartementet — få fram något så när lämpliga och rimliga bestämmelser. Det är ju möjligt, att man lyckats på några punkter, men det är lika säkert, att man misslyckats på en hel mängd andra, och på stora områden måste man faktiskt karaktärisera denna lagstiftning som en lagstiftning på måfå, och då vet jag sannerligen icke, om den egentligen kan åstadkomma något gott. Det kan icke bestridas, att sjöfarten kommer att få mycket stora svårigheter att anpassa sig efter denna lag, dels ifråga om att hålla själva trafiken i gång och dels på grund av de ekonomiska bördor, som läggas på näringen. Detta gäller kanske främst för den mindre insjöfarten och kustfarten, men det gäller givetvis också för långfarten. Det har påståtts, att den större farten skulle bliva så gott som oberörd av dessa bestämmelser. Jag bestrider, att så är förhållandet. Var och en måste förstå, att om man nedsetter arbetstiden i hamnen, som man gjort, med icke mindre än 25 % i jämförelse med den enligt sjölagen tillätta arbetstiden, så inverkar det även på de stora fartygens arbetsförhållanden. Dessutom har man att taga i betraktande den ytterligt höga ersättning, som är stipulerad för övertidsarbete.

Nu förmenar man måhända, att de olägenheter, vilka sjöfarten som näring kommer att vidkännas, bli borteliminerade genom de bättre förhållanden, som skola inträda för de ombordvarande, därigenom att de komma under lagens bestämmelser. Ja, någon förbättring får man väl hoppas, att det blir, men jag är bestämt av den åsikten, att olägenheterna för näringen icke kompenseras av de bättre förhållandena för de ombord anställda. Jag känner alltför väl sjömännens naturell och livet ombord för att tro, att den ransonering av sjömännens arbete, som är föreslagen i denna lag, kommer att vara till verkligt gagn och skapa större förnöjsamhet. Skall man reglera arbetet och vilan ombord med lagparagrafer, kommer i varje fall härigenom att uppstå en mängd friktionsanledningar, och jag misstänker, att sjömännen bli lidande, ty en hel del förmåner, som de nu ha ifråga om arbetstiden, förmåner, som icke äro inskrivna i några lagparagrafer men som följas på grund av gott sjömansbruk och sedvänja, komma att försvinna. Man kan direkt påvisa, att sjömännen i vissa fall komma att bli

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

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

sämre ställda än förut genom den nya lagen. Så vill jag erinra, att stadgandet i 7 §, att lagen skall tillämpas även på sådana fartyg, som ha mindre än 12 timmars oavbruten gång, om arbetet är delat på två skift, kommer att medföra, att man icke använder två skift, utom när man är absolut tvungen därtill, och en minskning av skiften från två till en innebär ju en försämring för sjöfolket.

Det är synnerligen djärvt av en sjöfartsnation av Sveriges storlek att träda i spetsen, när det gäller radikala lagstiftningsåtgärder på sjöfartens område. Den enklaste reflektion måste säga oss, att så länge icke de förnämsta sjöfartsnationerna infört några bestämmelser tillnärmelsevis så stränga som de föreliggande, skulle också vi töva något och icke rusa i väg och lagstifta på detta sätt. Icke kan man säga, att vi äga de ekonomiska och tekniska resurser eller ha den sakkunskap på ifrågavarande område, som gör, att vi kunna vara berättigade att taga ledningen. Nu säger man — det har framhållits bland annat i den kungl. propositionen — att vår sjöfart är så väl ekonomiskt situerad, att den mycket väl kan tåla vid vad som här föreslås. Jag vill icke bestrida, att den ej under kriget blivit ganska väl ekonomiskt situerad och kanske fortfarande är det, så länge det varar, men vi skola komma ihåg, att vår handelsflotta håller på att uppbyggas och att den ännu icke är komplett. För att få upp den till sådan storlek, att den kan sköta våra handelsförbindelser med utlandet, fordras kapital och förtroende hos sjöfartsmännen och andra intresserade för att handelsflottan, även när svår konkurrens stundar, vilket icke torde töva länge, skall kunna visa sig som ekonomiskt lönande näring. Förlorar man tron på den inhemska sjöfarten, så lär det sannerligen icke gå att driva fram den, så ytterligt ömtålig som den är för utländsk konkurrens. Vår svenska flotta utgjorde enligt de senaste statistiska uppgifterna cirka 1 miljon bruttoton eller närmare bestämt 1,002,000 ton. Vid krigets början hade den varit uppe i 1,200,000 bruttoton. Vi äro på ett minus av 200,000 ton, som vi få söka bortarbета. När man tar i betraktande, att världens handelsflotta i sin helhet icke gått tillbaka utan i närvarande stund är något större än den var 1914, så kan man förstå att vi icke precis ha att lita till några större resurser på sjöfartens område, som kunna betinga en så långt gående lagstiftning som den ifrågavarande. Det är oklokt att på detta sätt, som meningen synes vara, lägga den ena tyngande bördan efter den andra på sjöfarten — jag säger den ena tyngande bördan efter den andra, ty detta är icke det enda lagförslag, som kommer att ekonomiskt tynga vår sjöfart, utan det finns även andra, som äro i görningen. Vi ha sålunda att vänta ett lagförslag angående föreskrifter rörande fartygs bemanning, vilket bestämmer en i vissa avseenden ganska betydlig ökning av besättningsstyrkan. Vidare föreligger ett förslag angående bostäder för ombord anställda. Sådana föreskrifter må vara bra i och för sig, med man får vara försiktig, så att man icke i detta fall går för långt.

Det föreliggande förslaget innebär en ganska betydlig nedsättning av arbetstiden såväl i hamn som till sjöss. Enligt nuvarande bestämmelser är arbetstiden i hamn 10 timmar. Enligt förslaget skulle den bli 8 timmar. Om man dessutom tar i betraktande, att det är en del raster, som frångå, och att sjöfolket skall ha ledighet för att gå i land, medför detta en nedsättning av arbetstiden i hamn på omkring 25 %. Likaledes minskas arbetstiden till sjöss högst väsentligt på grund därav, att trevaktsystemet blir infört i stor utsträckning. Det säges visserligen i utlåtandet, att trevaktsystemet berör fataliga grupper, men det är icke så. Ty efter en kalkyl, som jag gjort upp, blir det som regel icke mindre än 40 % av besättningen, som komma under trevaktsystemet. Man kan sålunda även i detta avseende säga, att förslaget innebär en avsevärd nedsättning av arbetstiden.

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

Särskilt bekymmersamt torde det bli för den reguljära kustfarten, och jag förstår över huvud taget icke, hur den skall kunna existera med dessa lagparagrafer. Då frågan var före i våras, framfördes av en ärad talare i första kammaren, som speciellt sysslar med denna slags sjöfart, vissa synpunkter, som gingo ut på, att det över huvud icke var möjligt att utan en radikal omläggning anpassa denna trafik efter den nya lagen. Dessa ändringar måste innebära, att man antingen högst väsentligt ökar besättningsstyrkan, vilket medför högre kostnader och tariffer, eller också, att man lägger om turerna, vilket ävenledes blir till stor olägenhet för trafiken.

Efter behandlingen av frågan i våras gjorde jag en resa från Stockholm till Göteborg. Det är en tur, som tar 14 dagar fram och åter eller en vecka i vardera riktningen. Fartyget angjorde färre platser, än det brukade, på grund därav att trafiken under kriget blivit i någon mån inskränkt. Det visade sig emellertid, att när halva resan var fullbordad, hade den enligt denna lag tillåtna övertiden för veckan blivit förbrukad, och det framgick tydligt och klart, att det icke går för sig på sätt som nu sker, att sköta kusttrafiken, ifall lagens bestämmelser skola bli gällande. Det torde därför bli nödvändigt att i sådana fall vara något så när frikostig med dispenserna, annars kommer kusttrafiken att lida mycket stor skada.

Innan jag går in på de resarvationer, som jag bifogat utskottets betänkande, skall jag be att få yttra några ord med anledning av det anförande, som herr statsrådet och chefen för finansdepartementet nyss hade. En ärad talare på Stockholmsbanken hade gjort gällande, att man icke med tillräcklig ansvars känsla och sakkunskap satt upp detta lagförslag. Herr statsrådet framhöll då, att just de många undantagsbestämmelserna skulle vara ett tecken på, att man mycket noga övertänkt saken och med ansvar utarbetat bestämmelserna. Jag får säga, att om icke dessa undantagsbestämmelser kommit till, hade det nog varit lika gott att man lagt upp sjöfarten med detsamma, ty då hade den icke kunnat bedrivas längre. Jag tycker därför att det försvaret nog var

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

av ganska negativ art. Vidare framhölls av herr statsrådet, att denna lag icke innehåller någonting annat än det avtal, som nyss blivit träffat mellan Sveriges redareförening och vissa organisationer ibland sjöfolket. Jag får säga, att det måste vara en egenomlig tydning man gjort av detta lagförslag, om man anser, att det innefattar detsamma som avtalet. Då man säger, att redarna godvilligt gå med på detta avtal och att man därför utan vidare svårighet skulle kunna antaga lagen, så är det också ett mycket egendomligt betraktelsesätt. Ty redarna voro så gott som tvungna att gå med på nämnda avtal, då annars sjöfarten stoppats. Deras ansvarskänsla samt strävanden att hålla exporten och importen i gång gjorde, att de gingo med på avtalet. Men den omständigheten skall väl icke återropas såsom skäl för att strängare bestämmelser än de i detta avtal förekommande skola fastslås i lag. Jag kan icke finna, att det är fullständigt fair play.

Herr Lövgren i Nyborg har gjort svartmålningar rörande sjömännens liv, som jag har mycket svårt att finna riktiga. Herr Lövgren måtte ha haft en synnerligen stor otur att under de få månader, han tjänstgjort på svenska fartyg, råka ut för så ledsamma förhållanden. Min erfarenhet — och jag tror, de flestas, som ha någon erfarenhet att tala om på sjöfartens område — går helt säkert i en annan riktning. Att det finnes rötägg och att det finnes dåliga förhållanden är nog alldeles riktigt. Men dessa ledsamheter skapas nog av sjömännen själva och uppkomma icke på grund därav att arbetsförhållandena ombord äro så dåliga. Faktum är ju att det finnes gott om folk som vilja gå till sjöss, faktiskt överflöd på sjöfolk — ehuru kanske icke på väl yrkesutbildat sjöfolk —; detta motsäger alldeles bestämt att sjömännen ombord ha det dåligt.

Jag har vid utskottsbetänkandet fogat några reservationer.

Den första reservationen rör undantagen från lagens tillämplighet. Kungl. Maj:t har så till vida bättre på sitt förslag från i våras, att i stället för att då så gott som alla fartyg skulle komma under lagen, Kungl. Maj:t nu dragit upp en gräns nämligen för segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 75 ton, samt annat fartyg, som icke äger en nettodräktighet av minst 20 ton. Det hade emellertid varit önskvärdt, om man kunnat gå vidare på den vägen, ty gränsen är alldeles för lågt satt. Nu har det visserligen yrkats av en ärad representant från Bohuslän, att gränsen skulle sättas för segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, till 100 bruttoregisterton, och för den bohusländska sjöfarten, för den mindre segelfarten där, är kanske den gränsen tillräcklig. Men densamma utgör icke mer än 30 % av den mindre segelfarten inom landet, och man får lov att tänka på även de övriga 70 %. Förhållandet är sådant på den mindre segelfartens område, att icke från något håll vare sig redare-, befäls- eller manskapshåll påvisats, att man skulle behöva någon sådan här arbetstidslag. Jag vill här anföra ett exempel ur en skrivelse från Sveriges segelfartygsförening just för att belysa arbets-

förhållandena ombord på våra segelfartyg. Det gäller här ett litet fartyg på 80 ton, som på resa från Lysekil till Köpenhamn under 10 dagar låg vid hemorten för motvind. »Härunder arbetades cirka 1 timme pr dag. I Köpenhamn kvarhölls fartyget till följd av lossningsförhållanden 14 dagar. Lossningen verkställdes på 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> dagar med en arbetstid av omkring 10 timmar pr dag, och de övriga dagarna utfördes skeppsarbete under 4 å 5 timmar dagligen. Exemplet är typiskt, om också uppehållen till följd av vind- samt lastnings- och lossningsförhållanden i genomsnitt per resa icke bli så långa som här omnämnts, och vi våga påstå, att genomsnittsarbetslagen ombord å sagda fartyg, då det icke är under segel med nu rådande system icke uppgår till 8 timmar.» Såsom förhållandena nu äro på sjöfartens område och på grund av svårigheterna med transporten i land får fartyget ligga långa tider i hamn, innan det kan få kajplats. När det äntligen fått kajplats och skall börja med lossning eller lastning, kommer den här lagen och lägger hinder i vägen så att man blir förhindrad med arbetet.

Med avseende på andra fartyg än segelfartyg har det uppdragits en gräns av 20 nettoton. Denna gräns är bättre än ingen gräns, men i alla fall med denna bestämmelse om 20 ton kommer en hel mängd små fartyg under lagen — motorbåtar, mindre passagerarfartyg och prämar — vilkas trafik är så oregelbunden och egenartad, att de överhuvud icke höra hemma under arbetstidslagen. Man har i den allmänna lagen — och det har godkänts av riksdagen — undantagit företag på landsbygden, där arbetarnas antal är under 5. Jag tycker, att man borde lämna samma medgivande för sjöfarten. Den i propositionen uppdragna gränsen är för övrigt oegentlig därutinnan, att man utgått från nettoregister-ton. Det verkar på det sättet, att t. ex. för bogserbåtar med stor maskinstyrka och följaktligen liten nettorymd kommer undantagsbestämmelsen att spela en ganska stor roll, medan däremot ifråga om prämfartyg och motsvarande, där hela fartyget upptages av lastutrymmet, där kommer detta undantag icke att ha någon större verkan utan en mycket stor del av dessa farkoster, som betyda så mycket för våra sjötransporter, tvingas in under lagen. Man får fram sådana anomalier som t. ex. att en präm, som bogseras och på vilken det finns 2 mans besättning kommer under arbetstidslagen, medan däremot bogserbåten, som släpar på prämen, icke hör under lagen. Huru man skall kunna reda ut dessa förhållanden, förstår jag icke. Det blir åtskillig spänning icke bara i bogsertrossen utan även på annat sätt, jag kan icke tänka mig annat. Det synes mig som då man gått så långt som man gjort ifråga om lagbestämmelser för sjöfarten i sin helhet skulle man kunnat vara mera liberal ifråga om denna mindre sjöfart. Det är ju en försökslagstiftning, och en försökslagstiftning bör väl icke sträcka sig allt för långt.

Ja, herr vice talman, jag ber att få avsluta mitt anförande med att yrka bifall till den reservation, som jag har fogat vid 1 § 2 mom. e), däri jag föreslår att detta lagrum må erhålla följande

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

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

lydelse: »Segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 150 ton, samt annat fartyg som icke äger en bruttodräktighet av minst 100 ton.» Med denna ändring hemställer jag om bifall till utskottets förslag till lydelse av 1 §.

Herr *Lindvall* instämde häruti.

Herr *Corneliusson*: Herr vice 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 kammarens alla ledamöter, anser jag mig dock böra säga några ord. Efter inhämtande av ytterligare upplysningar från en mängd sjöfolk vågar jag förklara, att ett mycket stort antal av ifrågavarande fartyg mellan 75 och 150 tons brutto icke kunna bära den med genomförandet av 8-timmarsdagen nödvändigt förbundna extra ekonomiska påkänningen, varför de förr eller senare måste avyttras. Och de komma då givetvis icke att övergå i andra svenska händer. Ty vem vill väl inlåta sig på ett företag, som han på förhand vet kommer att gå med förlust eller åtminstone praktiskt taget icke lämnar något utbyte? Utan de komma i utländska händer, där de med gynnsammare driftbetingelser kunna giva skäligen vinst. Låt vara att den nationalekonomiska förlusten, som härigenom uppstår, icke blir på ringaste vis ruinerande för vårt land. Kvar står dock att övergången av sagda tonnage i utländsk ägo betyder, att levelbrödet här hemma tages ur många svenska munnar, icke blott arbetsgivares utan även arbetares, och — för att fullfölja liknelsen — direkt stoppas i utländska munnar, samt att många svenska män nödgas söka sin utkomst i utlandet. Att sådant emellertid kan vara ur någon synpunkt önskvärt, vågar jag på det skarpaste betvivla. Endast ombord å segelfartyg kan verkligt sjöfolk utbildas, och utan sådant är en livskraftig utveckling av ångfartygen icke möjlig. Dessa fakta lära väl numera icke av någon sakkunnig förnekas. Men vid sådant förhållande synes det mig vara en angelägenhet av icke ringa vikt att söka även genom lagstiftningsåtgärder i görligaste mån höja segelfartygens förmåga att utbilda sjöfolk,

Det har sagts, att nämnda synpunkter icke förtjäna vidare beaktas, då de svenska ångfartygen i alla fall icke få mycket av det å svenska segelfartyg utbildade folket. Häremot tillater jag mig invända, att svenskt sjöfolk efter genomgången utbildning här hemma hädanefter icke torde komma i ens närmelsevis samma utsträckning som före kriget taga utländsk tjänst, och i varje fall förblir den svenska segelfarten den ojämförligt förnämsta och omissliga rekryteringskällan för den svenska ångbatsflottans befäl. Även ha vi i Bohuslän en hel del fartyg, som delvis användes till fiske och delvis till fraktfart. Många av dem äro långt över 100 bruttoton, och man har förklarat, att om riksdagen nu beslutar en

sådan lag, måste vi lega vårt manskap efter dag eller timme, i stället för mot månadspenning, Jag undrar då, om det är klokt att här stifta lagar, som man har klart för sig, att de skola kringgås innan de ens äro färdiga.

Jag är den ende representanten för fiskarbefolkningen i Bohuslän, i kammaren, så jag kan ju icke på något sätt ingripa uti denna lysande lagstiftande församlings åtgöranden det är uppenbart, att jag icke kan tänka på det. Men jag vädjar ändå till denna kammare, om icke fiskarebefolkningen i Bohuslän faktiskt gjort så stora insatser under kristiden, att den åtminstone vore värd ett erkännande ifrån den lagstiftande församlingen. Huru hade det gått med vår folkförsörjning, om vi icke haft Bohusläns fiskare? Jsg tror verkligen, att herrarne i denna kammare far ge mig rätt, då jag säger, att vi i stort bidragit till folkförsörjningen. Befolkningen i Bohuslän är ett praktiskt och fritt folk, och människorna där vilja icke veta av lagbestämmelser, som tvinga dem i deras utveckling och liv.

Det värsta i alla fall i denna lag är den paragraf, som tvingar människorna att föra journal ombord. Såsom herrarne behagade finna, säger denna lagbestämmelse att när de komma i land äger länsman eller polismästare att gå ombord och taga del av denna journal. Fiskaren är icke någon pennfäktare och icke heller i tillfälle att föra journalen så ordentligt, som det behövs, för att han icke skall komma under åtal. Därför tycker jag, att det är märkvärdigt, att man kan gå med på en lagstiftning, som medför sådan konsekvens. Jag för min del har ingen utsikt till att kunna driva fram min mening just därför, att mina meningsvänner äro i minoritet, men jag vädjar till de herrar, som äro i majoriteten, ty de ha alltid sagt, då de varit nere på valmötena hos oss: Med oss skola ni egentligen vara, ty vi äro de, som på alla områden ställa oss på småfolkets sida.

Då jag nu är representant för fiskarbefolkningen, som ju kan räknas till småfolket, och ser hurusom rättmätiga krav från denna befolknings sida tillbakavisas, så anser jag mig kunna säga, att de herrar, som tillhöra majoriteten i kammaren, verkligen borde gå med på det av mig framställda förslaget.

Jag har även sett i tidningarna, att ngelsmännen i sina framlagda lagförslag om arbetstiden uteslutit all sjöfart. När en så stor ration ej har råd att ens för den stora segelflottan minska arbetstiden, och då för övrigt intet av våra grannländer, som ju äro våra farligaste konkurrenter på detta område, mig vederligt har en tanke att taga så små fartyg som de här inragavarande med i sitt lagförslag, måste man förundra sig över, att vi icke ens låta den mindre segelflottan vara oberörd av lagen.

På grund av vad jag sålunda anfört och med hänsyn till den ställning andra motiver i den föreliggande frågan intagit, skulle jag helst vilja yrka bifall till den av mig och herr Thore avgivna motionen, men då det väl ej är tänkbart att kunna få den igenom, skall jag gå med på den literala motionen och yrka bifall till

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

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

herr Anderssons i Fiskebäckskil motion, enligt vilken i 1 § 2 mom. e) orden »75 ton» skola ändras till »100 ton».

Herr Andersson i Fiskebäckskil: Herr vice talman, mina herrar! Jag ber att först få understryka vad herr Lövgren i Nyborg anført beträffande vad som försummats, när det har gällt att arbeta på upphjälpanDET av sjöfolkets ställning. Det synes mig vara ett problem, värt att taga vara på, att det från det allmännas sida företages åtgärder härutinnan. Såsom exempel på uppgifter i detta avseende vill jag peka på önskvärdheten av att det för sjömännen ombord på fartyg finnes tillgång till lämpliga böcker.

Samtidigt som jag för övrigt ber att få uttala min anslutning till det föreliggande lagförslaget i dess helhet, ber jag att få uppehålla mig litet vid den motion, som jag i förevarande ärende avlämnat. Den går ut på, att gränsen för de segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, som skola undantagas från lagens tillämpning, skall höjas till 100 ton. Jag har därvid utgått från den sjöfart, som bedrivs på västkusten och framför allt av fiskarbefolkningen därstädes. Såsom en kompletterande yrkesutövning till fisket bedriva nämligen fiskarna där i stor utsträckning fraktfart med sina fiskefartyg under vissa tider på året, då fiske icke lämpligen kan idkas med fartygen i fråga. Denna fraktfart har alltid försiggått under mycket små ekonomiska förhållanden, och jag tror mig kunna säga, att denna fraktfart i regeln har varit lönande endast tack vare den omständigheten, att befolkningen, som utövar den, har haft så verkligt små anspråk på ekonomiskt utbyte av rörelsen. Om därför denna nu föreslagna lagen skulle tillämpas på dessa fartyg, skulle svårigheterna enligt min mening för denna sjöfart komma att ökas i avsevärd grad.

Nu säger herr Lövgren, att denna lag ej kommer att medföra några väsentliga ändringar i bestående förhållanden på grund av de avtal, som redan på frivillighetens väg äro uppgjorda. Däremot ber jag först få erinra, att enligt vad jag inhämtat, det sjöfolk, som det här är fråga om, till stor del står utanför avtalet. Därtill kommer ju, att enligt lagens bestämmelser övertidsarbete skall betalas med betydligt större ersättning än den vanliga hyran. En del andra omständigheter tillkom också, vilka jag för min del tror göra, att det möter mycket stora svårigheter att på denna sjöfart tillämpa lagens bestämmelser.

Denna sjöfart är ett slags småbruk. Det är i regel fyra man på varja fartyg. Ofta ha flera av besättningen del i fartyget. Ersättningen utgår oftast icke i form av fastställd hyra utan i form av del i förtjänsten. I regeln hava alla man ombord samma inkomst av arbetet och alla deltaga i arbetet ungefär på samma sätt. Jag föreställer mig, att det här kan bli stora tvivelsmål om, hur lagen skall tillämpas. Särskilt i en punkt kan man genast se, att det möter stora svårigheter, nämligen när det gäller att bestämma storleken av ersättningen för övertidsarbetet. Jag



för min del är frestad befara, att lagens tillämpning skulle kunna verka därhän, att den angivna metoden för arbetets ersättande, som ju ur alla synpunkter är så synnerligen tilltalande, skulle komma att övergivas och att man skulle komma att övergå till det vanliga sättet att ersätta arbetet, nämligen med en bestämd månadshyra. Det är med andra ord här icke samma förhållande mellan arbetare och arbetsgivare som inom den övriga, den stora sjöfarten, utan det är ett slags samarbete, vilket, på grund av sin natur är anvisat att stå utanför sådana bestämmelser som de nu ifrågasatta. Allting kan här lätt ordnas på frivillighetens väg, då varje deltagare i fraktfarten har del av arbetets vinst.

Nu är det ju i viss mån en smaksak, var man drager denna gräns. Jag har för min del kommit till 100 ton, och den gränsen är för vår västkust givet den bästa. Där finnes över huvud taget inga segelfartyg tillhörande den rena kustfarten, som överstiga 100 ton, och jag tror mig kunna påstå, att det ej heller är fallet på ostkusten. Går man nämligen upp till så mycket som 150 ton, är man redan över på det tonnage, som icke kan räknas tillhöra uteslutande kustfarten utan som även bedriver nordsjöfart.

Herr vice talman, jag ber, med anledning av vad jag nu framfört, få yrka bifall till den vid 1 § 2 mom. e) av herr Hult m. fl. avgivna reservationen, som innebär ett tillstyrkande av den av mig vid denna punkt väckta motionen.

Herr Sjöström: Herr talman! Då jag icke anser mig vara på något sätt sakkunnig i det förevarande spørsmålet, skall jag icke inlåta mig på några detaljer utan endast göra en erinran ur helt allmän synpunkt.

Det förefaller mig ganska egendomligt, att högerns specielle representant och sakkunnige ledamot av utskottet icke har ansett sig kunna yrka avslag på förslaget men herr von Sydow m. fl. däremot kunnat göra detta. Så mycket egendomligare anser jag det vara, som under de sista åren både i tal och skrift man ifrån högerhåll mycket högljutt uttalat sin beundran över det mod våra sjömän ådagalagt vid utförandet av sitt arbete. Vid flera tillfällen har jag hört sådana uttryck fallas som det, att de nog skola bli ihågkomna. Då det nu framlägges ett förslag, som dock icke i nämnvärd mån tillfredsställer sjömannens krav på genomförandet av förbättringar i deras hårda arbete, då kommer man ihåg dem med ett avslag. Jag vill blott erinra om, att vårt sjöfolk alltid fått komma långt efter, när det gällt reformer; andra arbetargrupper hava kommit före dem i fråga om förbättringars uppnående. Detta är beroende därpå, att deras yrke är sadant, att de icke kunnat öva inflytande på lagstiftningen vare sig på det ena eller det andra området. Jag vill blott erinra om, att det dröjde 12 år efter det övriga arbetargrupper fingo sin olycksfallsförsäkringsfråga löst, innan sjöfolket fick det, som dock borde haft den frågan löst långt tidigare och före alla andra, på grund av att det varit i synnerligen starkt behov därav.

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

Det nu föreliggande lagförslaget är enligt min mening långt ifrån tillfredsställande, men då det av kända skäl ej lyckats åstadkomma något bättre, anser jag det vara riksdagens skyldighet att godkänna detta förslag.

Med dessa ord vill jag för min del, herr talman, yrka bifall till utskottets förslag med de ändringar, som föreslås i den socialdemokratiska reservationen.

Herr Osberg: Herr talman, mina herrar! Det skulle ju kunna vara nog ordat om det föreliggande spørsmålet. Jag skulle emellertid vilja yttra mig något angående 1 § 2 mom. e), där det föreslås, att segelfartyg, med eller utan hjälpmaskin, vars brutto-dräktighet icke överstiger 75 ton, skall undantagas från lagens tillämpning.

Under lagtima riksdagen satt jag i det utskott, som då behandlade frågan. Jag yrkade då, att sådana fartyg på 75 ton skulle fritagas, vilket även blev andra kammarens beslut. Det har nu emellertid kommit till min kännedom, och en föregående talare omnämnde detsamma, att denna omfattning av begränsningen icke är tillfyllest. Jag har själv satt mig i förbindelse med dessa små skutkeppare, som önska, att gränsen måtte sättas litet högre. Det är nämligen så, att det finnes en mängd av farkoster, som gå över denna 75-tonsgräns men som arbeta under samma omständigheter och förhållanden som till den gränsen uppgående fartyg. Det anses då rimligt, att gränsen får gå något uppåt. Nu hava de liberala utskottsledamöterna reserverat sig och begärt en höjning upp till 100 ton. Jag anser denna höjning fullkomligt berättigad. Andra kammaren har ju också så att säga givit på hand, att de mindre fartygen böra fritagas. Nu är det den lämpliga gränsen man tvistar om. Jag tror dock, att herrarna, utan att åstadkomma någon som helst förryckning av lagen i dess helhet, kunna gå med på denna rimliga fordran om en höjning av gränsen till 100 ton.

Jag skall, herr talman, på grund av vad jag anför, be att få yrka bifall till den av herr Hult m. fl. vid utlatandet fogade reservationen rörande 1 § 2 mom. e).

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman, mina herrar! Då statsmakterna nu stå i begrepp att bestämma sig för en lagstiftning angående reglering av arbetstiden för industrien och hantverket i allmänhet, låter det sig naturligtvis ej göra att lämna sjöfolket utanför. Därför föreligger nu också ett förslag rörande sjöfolkets arbetstid. Detta förslag överensstämmer i väsentliga stycken med det, som förelåg vid lagtima riksdagen. Det har endast genomgått några mindre förändringar. Dessa förändringar ansluta sig i huvudsak till de förslag, som framställdes av det särskilda utskottet vid lagtima riksdagen och som i allmänhet accepterades av andra kammaren.

Vid sådant förhållande hade jag för min del trott, att försla-

get skulle lämnas tämligen utan anmärkning av utskottet. Så har emellertid icke skett, utan förslaget är ej blott åtföljt av specialreservationer och reservationer beträffande förslaget i dess helhet, utan det är även beträffande lagens tillämplighet ändrat av utskottets majoritet.

Vad först beträffar herr Lindmans och hans partikamraters reservation, så yrkas däri rent avslag. Det yrkandet är väl att anse som en konsekvens av det avslagsyrkande, som samma herrar framställt beträffande lagen om arbetstidens reglering i allmänhet. Deras avslagsskäl är i detta fall huvudsakligen bristen på utredning. Såvitt jag kunnat bedöma, saknas det dock ingalunda utredning. Ätminstone har man fått till fullo ådagalagt, att det förekommer sådana missförhållanden på sina håll på detta område, att en lagstiftning är välbehövlig. Även synes det mig, att utredningen är tillräcklig i det avseendet, att den visar möjligheten av en sådan reglering utan att därför sjöfarten behöver utsättas för några svåra ekonomiska risker. Det må vara sant, att det varit önskvärt, att man, på samma gång också hade fått ett förslag till bemanningslag, men det är också tydligt, att det låter sig mycket väl göra att lagstifta på detta område utan att man på samma gång slutgiltigt ordnar bemanningsfrågan.

Herr Sjöström, som hade ordet för en stund sedan, har redan emot de högerreservanter, som yrkat avslag, erinrat att vi dock hava den mest sakkunnige bland högerreservanterna, herr Thore, såtillvida på vår sida, att han icke anser sig kunna yrka avslag, ehuru han visserligen vill ha vissa modifikationer i förslaget samt över huvud uttalar sig mycket pessimistiskt i frågan. På grund av min egen blistande sakkunskap vågar jag ej bestämt bestrida hans påståenden. Men även beträffande sjöfarten torde väl gälla vad som gäller för åtskilliga andra näringar, för att icke säga näringarna i allmänhet, nämligen att arbetsförhållanden, med vilka arbetarna kunna känna sig fullt tillfreds, också äro en tillgång, som ej bör förbises, när det gäller att bedöma en närings livsduglighet och konkurrenskraft. Jag undrar, om icke herr Thore något underskattat den tillgångens betydelse i detta fall.

Här har också avgivits en allmän reservation av de socialdemokratiska ledamöterna av utskottet. I denna reservation klandras förslaget därför, att det icke innehåller en slutgiltig lösning av den föreliggande frågan. Ett sådant uttalande synes mig innebära ett något överdrivet anspråk på en försökslagstiftning och något annat utger sig förslaget icke för att vara. Den karaktären hos förslaget innebär ju naturligtvis, att det i framtiden skall kunna göras förbättringar och förändringar i den mån man hinner samla erfarenhet av vad lagen kan medföra.

Vad de många specialreservationerna beträffar, så skall jag ej uppehålla mig länge vid dem. Jag skall endast säga ett par ord om den reservation, som under diskussionen varit mest föremål för resonemang, nämligen förslaget om undantag för vissa segelfartyg från lagens tillämpning.

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

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

I det avseendet hade i propositionen vid lagtima riksdagen vissa grupper segelfartyg undantagits, men den regel, som där var given, tillfredsställde icke vissa av utskottets ledamöter. Utskottet verkställde då, såsom herr Osberg redan erinrat och jag tror på förslag av honom, en omformulering av undantaget, som gick ut på, att segelfartyg icke mätande mer än 75 bruttoton skulle undantagas. Detta yrkande från sakkunnigt håll, från västkusten, där just saken ansågs hava stor praktisk betydelse, vann icke allenast utskottsmajoritetens bifall utan också andra kammarens. Då nu Kungl. Maj:t vid avgivande av den nya propositionen i ämnet härutinnan fullständigt anslutit sig till de önskningar, som ha varit framförda såväl inom utskottet som inom andra kammaren, så har jag för min del funnit det omöjligt att påyrka någon ändring i Kungl. Maj:ts förslag, ty det synes mig, att när andra kammaren fått sin vilja fram i en sådan specialfråga, man borde kunna känna sig tillfreds.

Emellertid har nu i motioner, dels av herr Andersson i Fiskebäckskil m. fl. och dels av herr Corneliusson och herr Thore, yrkats en annan gräns. Herr Andersson i Fiskebäckskil vill hava gränsen satt till 100 ton och herrar Corneliusson och Thore vilja ha den vid 150 ton. Det skall icke förnekas, att för båda dessa ståndpunkter goda skäl äro förebragta, men för mig bjuder det i alla fall emot att biträda något annat yrkande än det kammaren godkände i våras. Därmed vill jag naturligtvis icke hava sagt, att denna fråga har så synnerligen stor betydelse, att jag för min del skulle vilja påkalla votering om den, i händelse herr vice talman skulle finna, att kammarens majoritet är av en annan mening.

I övrigt har jag i allmänhet anslutit mig till utskottets majoritet och anser, att det vore lyckligt, om kammaren nu ville bifalla utskottets förslag. Då vi i förrgår talade om lagförslaget angående arbetstidens reglering, framhöll jag, att det är stora svårigheter förenade med en lagstiftning om arbetstidens reglering. Dessa svårigheter äro kanske på detta område större än eljest, och därför är det nödvändigt att här gå fram med stor varsamhet. Men det är just vad detta förslag gör. Det går ej att förneka, att propositionen verkligen tager hänsyn till sjöfartens särskilda förhållanden. Jag tror därför, att man utan större oro bör kunna ansluta sig till förslaget; och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Olsson i Kullenbergstorp: Herr vice talman, mina her! Denna strid om lagtvingen 8 timmars arbetsdag, som nu ger efterdyningar här, skall jag ej det minsta inlåta mig på. Jag vet, att man ej övertygar någon, och jag tror, att erfarenheten blir den bästa läromästaren.

Det är blott ifråga om en detalj i det här föreliggande förslaget, som vi diskutera nu, som jag anser mig pliktigt att yttra mig till

följd av direkt uppmaning från en stor del av valmännen i den valkrets jag representerar.

Det finnes två punkter inom densamma, där man driver sådan här liten sjöfart sedan lång tid tillbaka. Den ena är Råå, numera inkorporerad med Hälsingborgs stad. Där var det mera likt västkustförhållandena, så att det var fiske och fraktfart blandade om varandra, varvid även samma farkost kunde användas. Men vid den andra punkten, nämligen Hven, där har man av ålder, åtminstone så länge jag känt till saken, drivit ren fraktfart. Jag tror för övrigt, att det är den enda punkt i vårt land, där man i större utsträckning drivit sådan fraktfart med segelfartyg. Från valmän å dessa båda ställen har jag erhållit en mycket enträgen uppmaning att tillkännagiva deras åsikt, att ett rent bifall till den kungl. propositionen i den punkt, där det gäller dessa små fraktfartyg, voro enligt deras åsikt det nästan säkra förbudet till, att näringen finge nedläggas. Jag erkänner så gärna, att jag själv icke besitter så mycken sakkunskap, att jag kan säga, om dessa män ha rätt. De, som yttrat sig, äro icke blott fartygsägare, utan yttranden ha kommit även från sjöfolk, som dels har del i båtarna och dels segla med dessa fartyg. Men i alla fall är det dock en betänkelig sak, att man riskerar utkomsten för en gammal näring och även för en ny för övrigt. Jag tror icke att 8-timmarslagen på något annat område kommer att ha så omedelbara följder, men när dessa så enstämmigt ha förklarat, att de anse det oundvikligt, att det blir denna påföljd för dem, ja då, oaktat jag ej är någon vän av att plocka undan här och där, så tror jag dock, att vi göra klokt i att taga hänsyn till, vad dessa människor ha att säga. Såvitt jag kan förstå, är det i ingens intresse, om vi slå dövörat till för dem. Ingen tvingas att segla på dessa fartyg, som icke vill det. De unga sjömännen kunna mönstra på större fartyg och komma under lagen. Det är inga tvångsätgärder det gäller för dem. Men jag vill ännu en gång lägga herrarna på hjärtat, att det är något hårt, om man skall gå tvärtemot deras mening, som äro verkligt sakkunniga, och som verkligen känna till hur frågan ligger, och säga, att vi skola gå fram med en lag, som har den verkan, att denna lilla näring strykes bort. Utskottets ärade ordförande tyckte, att det gällde en liten sak — precis så föllo icke orden — han tyckte, att det gällde så litet. Ja det gör det, när man ser hela landet i stort. Men för dessa människor, vilkas hela näring det är fråga om att taga bort, för dem är det icke en så liten sak. Det är skillnaden.

Härmed skall jag sluta och be att få göra det yrkandet beträffande 1 § 2 mom. e), att jag däruti instämmer i det yrkande, som gjorts av herr Thore.

Härmed var överläggningen slutad. Herr vice talmannen gav propositioner på 1:o) godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf, 2:o) bifall till det av herr Lövgren i Nyborg under överläggningen gjorda yrkandet, 3:o) bifall till det yrkande, som framställdes av herr Olsson i Kollungeröd, 4:o) bifall till

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

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

herr Thores yrkande samt 5:o) avslag å lagförslaget i dess helhet i enlighet med den av herr von Sydow m. fl. avgivna reservationen; och förklarade herr vice talmannen sig anse den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja godkänd. Votering begärdes emellertid, varför herr vice talmannen för bestämmande av kontrapositionen ånyo upptog de återstående propositionerna, av vilka herr vice talmannen fann den under 2:o) avgivna nu hava flertalets röster för sig. Men även härom begärdes votering, i anledning varav och sedan till kontraposition i voteringen om kontraposition antagits den under 3:o) angivna propositionen, först uppsattes, justerades och anslogs en så lydande voteringsproposition:

Den, som till kontraposition i huvudvoteringen angående 1 § i andra särskilda utskottets föreliggande förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg antager det av herr Lövgren i Nyborg under överläggningen framställda yrkandet, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit det yrkande, som framstälts av herr Olsson i Kollungeröd.

Omröstningen enligt denna voteringsproposition utvisade 65 ja, men 99 nej, vadan propositionen för huvudvoteringen erhöll följande av kammaren nu godkända lydelse:

Den, som vill, att kammaren godkänner 1 § i andra särskilda utskottets föreliggande förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit det av herr Olsson i Kollungeröd framställda yrkandet.

Huvudvoteringen utföll med 73 ja, men 90 nej; och hade kammaren alltså bifallit det av herr Olsson i Kollungeröd under överläggningen framställda yrkandet.

2 §; överskriften till 1 och 2 §§; 3 §.

Godkändes.

4 §.

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

## 4 §.

Ang. lag om  
arb. tiden  
å svenska  
fartyg.  
(Forts.)

Beträffande sjöman å fartyg, som i 3 § avses, vilkens arbete är indelat i vakter, gäller

att arbetstiden icke må under två på varandra följande dygn överstiga tjugufyra timmar;

att, i fall antalet styrmän, maskinister, motormän, smörjare eller kollämpare uppgår till minst tre, arbetstiden för sjöman i dylik ställning icke må under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar;

att arbetstiden för eldare å ångfartyg i oceanfart eller å sådant fartyg i norrsjöfart, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundra-femtio indikerade hästkrafter, eller å dylikt fartyg, som är statt i inskränkta fart och vars maskinstyrka uppgår till minst sexhundra indikerade hästkrafter, icke må, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än tjugufyra timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar; samt

att å 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 eller sådant arbete, som, enligt vad i 6 § stadgas, kan å helgdag åläggas i nämnda paragraf avsedd personal.

Enligt utskottets förslag skulle paragrafen lyda sålunda:

## 4 §.

Beträffande sjöman — — — vakter, gäller,

att arbetstiden — — — tjugufyra timmar;

att, ifall antalet styrmän uppgår till minst tre, arbetstiden för styrman icke må under två på varandra följande dygn överstiga aderton timmar;

att, i fall antalet maskinister, motormän, — — — sexton timmar;

att arbetstiden för eldare — — — sexton timmar; samt

att å helgdag — — — avsedd personal.

Vid denna paragraf hade reservationer avgivits:

av herr *Pettersson* i Södertälje, som hemställt om bifall till Kungl. Maj:ts förslag till paragrafens avfattning; samt  
av herrar *A. C. Lindblad m. fl.*, vilka yrkat, att paragrafen måtte erhålla följande lydelse:

## 4 §.

Beträffande sjöman — — — — — vakter, gäller, att arbetstiden — — — — — tjugufyra timmar;

att, i fall antalet styrmän — — — — — sexton timmar;

att arbetstiden för eldare å ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundra-femtio indikerade hästkrafter, icke må, ifall resan

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

under vanliga förhållanden kräver mer än tjugufyra timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn översliga sexton timmar; samt  
att å helgdag — — — — avsedd personal.

Efter föredragning av paragrafen yttrade:

Herr P e t t e r s s o n i Södertälje: Här har utskottet vidtagit en ändring i Kungl. Maj:ts förslag. Den går ut på, att arbetstiden för styrmän skulle få ökas. Jag vill visst icke förneka, att styrmännens arbete i vissa fall ställer sig ganska lätt och att därför en ökning av deras tillåtna arbetstid kan försvaras. Men jag tror också, att många fall kunna påvisas, då styrmännens arbete är så hårt och betungande, att de väl behöva, att den begränsning göres, som i Kungl. Maj:ts proposition är föreslagen. Och då det i alla händelser synes mig betänkligt att på rak arm göra en ändring i det förslag, som här föreligger och som är resultat av en omfattande och sakkunnig utredning, så ber jag att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr L ö v g r e n i Nyborg: I fråga om § 4 skall jag be att få göra det yrkandet beträffande näst sista stycket, att detta stycke får den lydelse, som återfinnes i den reservation, som är avgiven av herr A. C. Lindblad m. fl. Det står där, »att arbetstiden för eldare å ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till minst tvåhundra femtio indikerade hästkrafter, icke må, ifall resan under vanliga förhållanden kräver mer än tjugufyra timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar». Det är det enda ändringsyrkande jag har att göra i denna paragraf.

Vad den ändring beträffar, som utskottet företagit med avseende å styrmännen, har också jag varit nog reaktionär att gå tillsammans med utskottet, detta beroende på, att när det finnes tre styrmän ombord på ett fartyg, så blir det alltid några observationer, som skola göras, när det blir två man på däck, och dessutom är det journalföring efter vaktens slut. Det blir sålunda ingen ändring i vad som i alla fall måste ske. Och när det i alla fall måste ske, så är det bättre att genast från början ändra lagen i enlighet därmed.

Jag yrkar alltså bifall till utskottets förslag med förut angiven ändring av näst sista stycket.

Herr T h o r e: Herr vice talman! Jag tror, att vi med gott samvete kunna taga utskottets förslag med avseende på § 4 i vad det rör styrmännen. Saken debatterades ganska ingående i utskottet, och jag tror, att vi allesammans voro på det klara med, att det behövs en omredigering av Kungl. Maj:ts förslag i den riktning utskottet gjort.

Jag skall be att få läsa upp den paragraf i sjölagen, som gäller styrmans befattning. Där står det: »Till styrmannens befattning hör särskilt att gå befälhavaren till handa vid seglatsen och därtill hörande observationer och beräkningar, att biträda vid skeppsdag-



bokens förande samt att utöva uppsikt över den övriga besättningen och tillsyn å fartyg, skeppsredskap och proviant». Det är vad som rör styrmannens arbete till sjöss. Tydligt är, att man måste ha en tid något över 8 timmar, om dessa arbeten skola kunna utföras. Och det kan dock icke vara lämpligt att lägga styrmannens ordinarie befattning under övertid.

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

När vi nu också höra, att även från långt gående vänsterhåll, man icke har något att anmärka mot den formulering i detta stycke av paragrafen, som utskottet föreslagit, så ber jag, herr vice talman, att få hemställa om bifall till paragrafen sådan utskottet formulerat den.

Herr Olsson i Kollungeröd: Redan i mitt första anförande framhöll jag också de skäl, som gjort sig gällande för mig, då jag i utskottet biträtt den förändring, som utskottet gjort i den föreliggande paragrafen. Och jag ber därför också att få yrka bifall till det av herr Thore gjorda yrkandet. Det är alldeles nödvändigt, att denna förändring i tiden här göres.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad gav herr vice talmannen propositioner på 1:o godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf, 2:o godkännande av paragrafen enligt Kungl. Maj:ts förslag samt 3:o bifall till det av herr Lövgren i Nyborg under överläggningen framställda yrkandet; och fann herr vice talmannen den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Votering begärdes emellertid av herr Lövgren i Nyborg, i anledning varav och sedan till kontraposition antagits den under 3:o angivna propositionen, nu uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren godkänner 4 § i andra särskilda utskottets föreliggande förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit det av herr Lövgren i Nyborg under överläggningen framställda yrkandet.

Voteringen utvisade 85 ja mot 65 nej, vadan kammaren godkänt paragrafen i den av utskottet föreslagna lydelsen.

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

5 §.

Sjöman å fartyg, som i 3 § avses, vilkens arbete icke är indelat i vakter och som ej tillhör den i 6 § omförmälda personal, må å söc-

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

kendag ej användas till skeppstjänst mera än nio timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden.

Arbetstiden för sjöman, som i denna paragraf avses (*dagman*), skall förläggas å söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m. samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. m.

Utskottets förslag till lydelse av paragrafen överensstämde med Kungl. Maj:ts med det undantag, att den i andra stycket förekommande tidsbestämningen »mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m.» utbyts mot »mellan klockan 6 f. m. och klockan 8 e. m.»

Herr *A. E. Lindblad m. fl.* hade uti en vid paragrafen avgiven reservation yrkat, att åt densamma måtte givas denna avfatning:

5 §.

Sjöman å fartyg — — — — — ej användas till skeppstjänst mera än åtta timmar och å helgdag — — — — — sjömannens åligganden.

Arbetstiden — — — — — söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m. samt å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. m.

Paragrafen föredrogs. Därefter yttrade:

Herr *Lövgren* i Nyborg: Herr vice talman, mina herrar! Jag skall först och främst hemställa, att i fråga om denna paragraf proposition måtte framställas särskilt å en var av dess två avdelningar, således dels beträffande första stycket och dels beträffande andra stycket.

Saken är den, att utskottet här föreslagit en ändring i Kungl. Maj:ts förslag i andra stycket och yrkat på rätt att förlägga arbetstiden för dagmän mellan kl. 6 på morgonen och kl. 8 på aftonen. Nu är det gällande praxis sedan 15 å 20 år, att dagmännens arbetstid förlägges mellan kl. 6 på morgonen och kl. 6 på aftonen. Jag kan icke förstå, varför andra kammaren skulle gå med på ett beslut, som innebär någonting, som icke har någon möjlighet att bli tillämpat i det praktiska livet.

Jag skall således be att få yrka bifall till den av herr *Lindblad m. fl.* avgivna reservationen beträffande såväl första stycket som andra stycket.

Herr *Olsson* i Kollungeröd: Herr vice talman! Lika litet som jag lyckats inom utskottet övertyga herr *Lövgren* i Nyborg om nödvändigheten av den ändring, som utskottet har föreslagit, lika litet torde det vara möjligt att göra det nu. Jag skall därför be att få inskränka mig till att yrka bifall till utskottets förslag.

Herr *Lindqvist* i Kosta: Denna fråga ligger nu så vad femte paragrafen beträffar, att den reservation, som vi från social-

demokratiskt håll jämte herr Lövgren i Nyborg avgivit, avser den ändringen av första stycket, att de föreslagna nio timmarna skola utbytas mot åtta timmar. Vad andra stycket beträffar, som avser förläggningen av arbetstiden, sammanfaller där vår reservation med Kungl. Maj:ts förslag. Då efter de utgångar som voteringarna här i dag haft, det icke är antagligt, att vi skola lyckas få andra kammaren att bifalla vår reservation i dess helhet, skall jag något avvika från yrkandet i denna reservation och be att få hemställa om bifall till Kungl. Maj:ts förslag beträffande femte paragrafen.

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

Efter härmed slutad överläggning framställde herr vice talmannen till en början propositioner beträffande första stycket av förevarande paragraf, nämligen dels på godkännande av utskottets förslag till lydelse därav, dels ock på godkännande av det förslag till styckets avfattning, som föreslagits i den av herr A. C. Lindblad m. fl. vid paragrafen avgivna reservationen; och godkändes stycket enligt utskottets förslag.

Vidare gav herr vice talmannen med avseende å andra stycket propositioner först på godkännande av utskottets förslag till styckets avfattning samt vidare på godkännande av stycket i den lydelse, som föreslagits av Kungl. Maj:t, och förklarade herr vice talmannen sig anse den förra propositionen hava flertalets mening för sig. Som votering likväl begärdes, uppsattes, justerades och anslogs en voteringsproposition av följande lydelse:

Den, som vill, att kammaren godkänner 5 § andra stycket i andra särskilda utskottets föreliggande förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren godkänt nämnda stycke i den lydelse, som föreslagits av Kungl. Maj:t.

Omröstningen utföll med 75 ja mot 73 nej; och hade kammaren alltså godkänt paragrafen enligt utskottets förslag.

6—8 §§; *överskriften till* 3—8 §§; 9 §.

Godkändes.

10 §.

Enligt utskottets med Kungl. Maj:ts överensstämmande förslag skulle paragrafen erhålla denna avfattning.

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

## 10 §.

Därest fartygs uppehåll i hamn avses att vara längre, än i 9 § omförmäles, eller skeppstjänsten vid kortare uppehåll dock ej varder anordnad så, som i nämnda paragraf sägs, skall beträffande sjömans ordinarie arbetstid gälla

att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta, i tropikerna sju, timmar och å helgdag icke till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden;

att sjöman, som tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än tolv timmar och å helgdag ej till annan skeppstjänst än tillredning och servering av kosten jämte tillhörande diskning ävensom nödig upppassning i övrigt samt den lättare rengöring, som kan anses ingå i sjömannens åligganden; samt

att arbetstiden skall förläggas för sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, å söckendag mellan klockan 6 f. m. och klockan 6 e. m. och å helgdag mellan klockan 6 och klockan 9 f. m., såvida ej annat överenskommes eller är i vederbörande hamn brukligt, samt för kökspersonalen mellan klockan 5 f. m. och klockan 7 e. m., så framt ej annat föranledes av sådan ändrad förläggning av arbetstid, varom nyss nämnts.

För nödig vakttjänst må arbetstiden kunna förläggas mellan klockan 6 e. m. och klockan 6 f. m.; dock skall i sådant fall antingen motsvarande fritid vara beredd eller beredas under närmast föregående samma eller närmast efterföljande dygn eller ock ersättning utgå såsom för overtidsarbete.

Uti en vid paragrafen avgiven reservation hade herr *Thore* föreslagit, att åt andra stycket måtte givas denna lydelse:

att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta och en halv timmar, i tropikerna sju och en halv timmar, eller femtioen, i tropikerna fyratiofem timmar i veckan och å helgdag icke till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden; dock må, därest nyssnämnda begränsning av arbetstiden för vecka icke därigenom överskrides, arbetstiden under veckans fem första söckendagar utsträckas till nio timmar, i tropikerna till åtta timmar om dagen.

Efter föredragning av paragrafen yttrade:

Herr *Thore*: Herr vice talman! I denna paragraf har gjorts en förändring mot vad som förekom i Kungl. Maj:ts proposition från i våras i avseende på arbetstiden i hamn. Då föreslogs av Kungl. Maj:t, att denna arbetstid skulle utgöra 8 1/2 timmar om dagen, d. v. s. 51 timmar i veckan, men nu har Kungl. Maj:t minskat det till 8 timmar om dagen eller 48 timmar i veckan.

Jag skall be att få uppläsa vad skeppstjänstkommitterade an- fört i förevarande sak, vilket låg till grund för Kungl. Maj:ts pro- position i våras. De anförda med avseende på arbetstiden i hamn: »Det ligger i sakens natur, att normalarbetsdagen lättast låter sig tillämpas på sjömännens arbete, medan fartyget ligger i hamnen, då ju skeppstjänsten utövas under i mångt och mycket liknande vill- kor som det industriella arbetet och i allmänhet icke är underkastad ingreppen av väder och vind, vilka faktorer ju till sjöss göra ar- betets plan och omfattning osäkra. En skillnad, bland andra, mellan industriarbetarens och sjömannens arbetsförhållanden är emellertid, att den förres arbetsplats i regeln eller åtminstone mycket ofta är belägen på ett större eller mindre avstånd från hans bostad, medan sjöman- nens arbetsplats och bostad icke äro på sådant sätt åtskilda. Industriarbetaren har alltså att förutom den egentliga arbetstiden räkna med en viss, ofta avsevärd tid för förflyttningen från bosta- den till arbetsplatsen och vice versa, för vilken tid någon ersättning ej av honom åtnjutes. Sakkunniga hava med hänsyn härtill ansett befogat att utöka sjömannens ordinarie arbetstid i hamn till åtta och en halv timmar om dygnet, så mycket hellre som den överskju- tande halvtimmen erfordras för beredande, resp. avslutande arbete före, resp. efter lastningen eller lossningen.» Det skulle vara intressant att veta, varför Kungl. Maj:t egentligen gått ifrån detta förslag. Jag förmodar emellertid, att de skäl som skeppstjänst- kommitterade anført ifråga om en jämförelse mellan arbetet inom industrien och arbetet i hamn fortfarande äro bärande

Nu framhålles i Kungl. Maj:ts proposition till urtima riksdagen, att anledningen varför man sänkt arbetstiden i hamn från 8½ till 8 timmar skulle vara önskvärdheten av att vinna överensstämmelse med den föreslagna bestämmelsen angående normalarbetsdag i land, och vidare hänvisar man till, att man nyligen i norska stortinget antagit en lag om åtta timmars arbetsdag för norska fartyg. Med avse- ende på överensstämmelsen med bestämmelserna i lagen om normalar- betsdag skall jag be att få påpeka, att enligt denna lag har man rätt att arbeta 8½ timmar om dagen blott man icke överskrider 48 timmar i veckan. Men något om 8½ timmar förekommer icke i Kungl. Maj:ts nu föreliggande proposition. Med avseende på att man i Norge antagit en lag om åtta timmars arbetsdag ombord å fartyg, så vill jag framhålla, att bestämmelserna i den norska lagen dock äro väsentligt annorlunda än i vår lag. Först och främst är det en del raster som inräknas i arbetstiden enligt det svenska förslaget men som icke omnämnas i den norska lagen. Vidare har den svenske sjömannen en viss tid, då han har rätt att under den ordinarie arbets- tiden gå i land, och slutligen, vilket är det väsentligaste, övertiden är i den norska lagen upptagen till tre timmar mer alltså till 21 timmar i stället för 18 timmar enligt den svenska lagen. Dessutom är övertidsersättningen enligt den norska lagen för alla grupper av sjöfolket, oberoende av om det är söndag eller vardag, upptagen till en krona per timme, under att enligt denna lag i många fall övertidsersättningen uppgår till flerdubbla beloppet.

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

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

Under sådana förhållanden kan jag icke anse, att den föreliggande nedsättningen av arbetstiden i hamn är tillräckligt motiverat, utan jag skall be att få hemställa, att vi återgå till bestämmelserna i propositionen från i våras, dock så som jag formulerat desamma i min reservation, nämligen »att sjöman, som ej tillhör kökspersonalen, icke må å söckendag användas till skeppstjänst mera än åtta och en halv timmar, i tropikerna sju och en halv timmar, eller femtioen, i tropikerna fyrtiofem timmar i veckan och å helgdag icke till annan skeppstjänst än högst en timmes lättare rengöringsarbete, i den mån sådant rengöringsarbete kan anses ingå i sjömannens åligganden; dock må, därest nysnämnda begränsning av arbetstiden för vecka icke därigenom överskrides, arbetstiden under veckans fem första söckendagar utsträckas till nio timmar, i tropikerna till åtta timmar om dagen.»

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i fråga om § 10 med den ändring, att andra stycket får nu angiven lydelse.

Herr Pettersson i Södertälje: Naturligtvis kan det diskuteras, var den rätta gränsen bör gå, för arbetstiden i hamn; mycket kan sägas till försvar för olika meningar i det avseendet. Men, såsom herr Thore själv erinrat, är denna bestämmelse att fatta såsom en konsekvens av den föreskrift, som finnes i lagen om arbetstid för industrien. Och därtill kommer vad som nog herr Thore icke vill förneka, att största delen av sjömännen till sjöss ha en betydligt längre arbetstid än denna, och det skall väl också betyda något. Jag tror således, att kammaren är väl försvarad, om den i detta stycke ansluter sig till Kungl. Maj:ts och utskottets förslag, till vilket jag ber att få yrka bifall.

Herr Lövgren i Nyborg: Jag vill endast påpeka, att sjöfolket redan genom avtal har åtta timmars arbetsdag i hamn, så att för dess vidkommande är åttatimmarsdagen redan genomförd.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad samt herr vice talmannen givit propositioner å de därunder förekomna yrkandena, godkändes paragrafen enligt utskottets förslag.

*11 §; överskriften till 9—11 §§; 12 § med tillhörande överskrift; 13--15 §§.*

Godkändes.

För 16 § hade utskottet i likhet med Kungl. Maj:t föreslagit följande lydelse:

16 §.

Ersättning för övertidsarbete skall, för timme beräknat, utgöra, när arbetet utföres å söckendag, minst en etthundrafemtiondel och, när

arbetet utföres å helgdag minst 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.

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

I avseende å denna paragraf hade reservationer avgivits:  
av herr *Thore*, vilken föreslagit, att åt pagrafen måtte givas denna avfattning:

### 16 §.

Ersättning för övertidsarbete skall för timme beräknad icke utgå med lägre belopp än sextio öre med tillägg av en fyrahundrededel av sjömannens kontanta månadslön. Ersättningen skall beräknas särskilt för varje tillfälle övertidsarbete utföres. För varje påbörjad halv timme betalas ersättning såsom för halvtimme; samt

av herr *Hult m. fl.*, som yrkat, att ersättningen för övertidsarbete, för timme beräknat, måtte bestämmas till, när arbetet utföres å söckendag minst en tvåhundredel och, när arbetet utföres å helgdag, minst en hundredel av sjömannens kontanta månadslön.

Paragrafen föredrogs; och yttrade därvid:

Herr *Olsson* i Kollungeröd: Vid denna paragraf har jag jämte åtskilliga andra medlemmar av utskottet anmält reservation och yrkat, att övertidsersättningen sättes för timme under söckendagar lika med  $\frac{1}{200}$  av månadshyran och på söndagar lika med  $\frac{1}{100}$  av månadshyran. Det är särskilt att märka, att om övertidsarbete någon dag utföres under mer än två timmar samt därefter under närmast följande dag eller dagar, skall söndagspriset beräknas, således  $\frac{1}{100}$  av månadshyran. Om denna övertidsersättning blir så hög, att det blir fördelaktigare för rederierna att leja folk från land, anser jag, att man icke därmed gör sjömännen någon tjänst, utan snarare tvärtom gör skada. Med anledning därav ber jag att få yrka bifall till den av mig med flera vid § 16 avgivna reservationen.

Herr *Pettersson* i Södertälje: Detta förslag, mot vilket herr *Olsson* i Kollungeröd riktat sig, är grundat på en vidlyftig utredning av den kommitté, som haft den grundläggande behandlingen av detta ärende om hand. Denna kommitté framhåller, att den föreslagna övertidsersättningen icke kan anses oskuldig, särskilt med hänsyn till att denna ersättning bör sättas något högre än den

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

vanliga arbetslönen, för att man skall hava garanti för att icke övertidsarbete användes i otid, varigenom syftet med lagen skulle förfelas. Det kan finnas olika meningar om vad som är lagom här, men för min del kan jag icke finna annat än att Kungl. Maj:ts förslag är måttligt, varför jag ber att få yrka bifall till detta, av utskottet tillstyrkta förslag.

Herr Thore: Herr vice talman! Man måste dock medgiva, när man granskar bestämmelserna om övertidersättningen, att denna är tilltagen omåttligt stor. Ingen kan komma till annat resultat än detta. Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet nämnde i början av sitt anförande, att det förslag till övertidersättning, som föreligger här, ungefärligen motsvarar den överenskommelse om övertidersättning, som gjorts mellan Sveriges redareförening och vissa sjöfolksgrupper. Jag skall be att ur det avtal, som uppgjorts mellan Sveriges redareförening och sjömans- och eldarunionerna, få uppläsa bestämmelserna angående övertidersättning. Där står, att för övertidsarbete skall ersättning utgå med en krona 45 öre i timmen till donkeyman, förste motorman, timmerman och båtsman; en krona 35 öre i timmen till eldare, andre motorman och matros; en krona 25 öre i timmen till kollämpare och lättmatros samt en krona i timmen till jungman. Så edes ligger ersättningen mellan en krona 45 öre och en krona. Dessa bestämmelser skola dock ej gälla den svenska reguliära kustfarten. Förmodligen utgår man från, att övertidersättningen där skall sättas till lägre belopp. Jämför man dessa övertidersättningar, som man kan vara övertygad om äro uppdrivna så högt, som man ansett möjligt på arbetslagarehåll, med dem, som förekomma i den kungl. propositionen, skall man finna, att bestämmelserna i propositionen innebära väsentligt högre ersättningar. Med en hyra av 300 kronor per månad — och dit upp kommer i det närmaste en matros hyra; den är i vissa fall 297 kronor 50 öre — och med beräkning av  $\frac{1}{150}$  blir det nära två kronor per timme, och efter en beräkning av  $\frac{1}{75}$  — man får komma ihåg, att det finnes en dubbel skala — blir det en övertidersättning av närmare fyra kronor per timme. Går man till högre grader, till styrmän och maskinister, är det icke svårt att visa, att övertidersättning kan uppgå till 8 à 10 kronor i timmen. Nu är det att komma ihåg, att sjömannen har sitt uppehälle ombord gratis, han behöver icke betala något alls av dessa pengar till mat eller husrum, allt är rent netto.

Till jämförelse mellan den övertidersättning, som är stadgad i den kungl. propositionen, och den, som är gällande enligt de norska bestämmelserna, skall jag be att få läsa upp § 16 ur den norska lagen, som antogs nu i sommar:

»Föreskriven extrabetalning erlägges med kr. 1,00 per timme och med kr. 0,50 för var påbegynt halvtimme. — På passagerarfartyg kan arbete, som är nödvändigt för fartygets rengöring utföras på vakten utan övertidsbetalning, när det finns passagerare ombord.»



Vad anledning har man nu att pålägga vår svenska sjöfart sådana ytterligt höga taxor, för övertidsersättning, fyra, fem gånger högre än vad norrmännen bestämma? Utskottet medger själv i sin motivering, att de äro för högt tilltagna, men äro de för höga skall man väl rätta dem. Nu har jag avgivit en reservation rörande det sätt varpå man skulle beräkna ersättning-n för övertidsarbete, nämligen att man skall behålla den i sjölagen föreskrivna beräkningsnormen alltså ha ett fixt belopp, som jag vill hja från nuvarande 30 till 60 öre, jämte  $\frac{1}{400}$  av månadslönen. Detta anser jag vara den riktigare beräkningsgrunden. Då det emellertid föreligger ett annat yrkande också, från herr Olsson i Kollungeröd, skall jag, fastän jag vidhåller, att mitt yrkande är det riktiga och lämpliga, i alla fall för att vinna något be att få ansluta mig till den av herr Olsson i Kollungeröd avgivna reservationen.

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

Herr Lövgren i Nyborg: Herr talman, mina herrar! För att icke andra kammaren skall få den uppfattningen, att det är så förskräckligt hög övertidsersättning, som här föreslås, skulle jag vilja påpeka, att matroschyran utgår med kronor 277: 50, och att en ett-hundrafemtiondedel av detta är ungefär 1 krona och 85 öre. Men när man dertill tager i betraktande, att på en besättning av 6 man åtminstone 2 äro jungmän, d. v. s. hava en hyra av 175 eller 135 kronor, att 2 äro lättmatrosor och 2 matrosor — lättmatroserna hava en hyra av kanske 175 eller 200 kronor — så blir den genomsnittliga övertidsersättning, som utgår enligt utskottets förslag, kanske på sin höjd 1 krona och 25 öre eller 1 krona och 35 öre. Detta, tycker jag icke är så orimligt, att icke andra kammaren kan fatta sitt beslut i överensstämmelse med utskottets förslag.

Jag yrkar bifall till detsamma.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr vice talmannen gav propositioner först på godkännande av utskottets förslag till lydelse av förevarande paragraf samt vidare på godkännande av paragrafen med den ändring däri, som föreslagits i den av herr Hult m. fl. avgivna, vid paragrafen fogade reservationen; och fann herr vice talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja godkänd. Votering begärdes emellertid, till följd varav nu uppsattes, justerades och avslogs denna omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren godkänner 16 § i andra särskilda utskottets föreliggande förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren godkänt nämnda paragraf med den ändring däri, som föreslagits i den av herr Hult m. fl. avgivna, vid paragrafen fogade reservationen.

*Andra kammarens protokoll vid urtima riksdagen 1919. Nr 10. 4*

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

Voteringen utvisade 80 ja mot 67 nej; och hade kammaren alltså godkänt paragrafen i den av utskottet föreslagna lydelsen.

*Aterstående 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 Lövgren i Nyborg: Det har, herr talman, under den debatt, som förts i denna fråga, framgått, att den lag, som nu är antagen av andra kammaren, någorlunda nöjaktigt fastställer förhållandena på det arbetsområde, som det här är fråga om. Men dessutom arbetar en kommitté med den s. k. bemanningsskalan. Tre-skiftssystem för däcksfolket hänger mycket intimt tillsammans med detta. När vi reserverar på denna punkt ansett, att även treskiftssystem för däcksfolkets vidkommande och andra grupper, som icke fått det genom denna lag, bör komma till omprövning i samband med denna, hava vi tillåtit oss att reservera oss till förmån för det särskilda yrkande, som är fogat till detta utskottsutlåtande.

Jag tillåter mig därför att yrka bifall till denna reservation.

Herr Pettersson i Södertälje: Herr vice talman! Det är en ganska genomgripande lag, som kammaren nu har antagit, och det synes vara lämpligt att någon tid pröva på vad den innebär, innan man föreslår riksdagen att begära ytterligare utvidgning och införande av trevaktssystem. Jag tror därför, att det ännu icke är tid att gå så långt, som reservanterna här föreslå. Jag ber därför att få yrka bifall till utskottets avstyrkande hemställan.

Härmed var överläggningen slutad. Herr vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt, dels ock på avslag därå samt bifall i stället till den vid punkten fogade reservationen; och förklarade herr vice talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förra propositionen. Votering begärdes likväl av herr Lövgren i Nyborg, i anledning varav nu uppsattes, justerades och anslogs följande vote-ringsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller andra särskilda utskottets hemställan i punkten B) av utskottets förevarande utlåtande nr 2, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med avslag å utskottets berörda hemställan, bifallit den vid punkten fogade reservationen.

Omröstningen utföll med 83 ja mot 65 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

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

*Punkten C).*

Utskottets hemställan bifölls.

### § 5.

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget andra särskilda utskottets utlåtande, nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om begränsning av tiden för bageri- och konditoriarbete samt en i ämnet väckt motion.

*Ang. lag om begränsning av tiden för bageri- och konditoriarbete.*

Genom en den 2 augusti 1919 dagtecknad, till andra särskilda utskottet hänvisad proposition, nr 5, 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 begränsning av tiden för bageri- och konditoriarbete.

I samband med denna proposition hade utskottet haft till behandling en av herrar *Jönsson* i Fridhill och *Bengtsson* i Norup inom andra kammaren väckt motion, nr 14, vari hemställts, att riksdagen måtte besluta sådan ändring vid antagandet av förevarande proposition, att från lagens tillämpning undantoges rörelse, som bedrives utan biträde av annan än hustru och hemmavarande barn.

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen måtte för sin del antaga Kungl. Maj:ts förevarande förslag till lag om begränsning av tiden för bageri- och konditoriarbete; samt

B) att herrar *Jönssons* i Fridhill och *Bengtssons* i Norup ovanberörda motion måtte anses besvarad genom vad utskottet under A) hemställt.

Vid utlåtandet voro emellertid fogade reservationer:

av herrar *Modig*, *B. J. Jönsson* och *Ödström* i fråga om 1 § i lagförslaget;

av herrar *von Sydow*, *Jespersion*, *Lindman*, *Persson* i Fritorp och *Thore*, vilka ansett, att utskottet bort föreslå, att i lagförslaget efter 8 § måtte infogas en ny paragraf, så lydande:

### 9 §.

Denna lag äger icke tillämpning å rörelse, som bedrives utan biträde av annan än hustru och hemmavarande barn, ej heller å arbete, som bedrives med regelbunden skiftindelning dygnet runt; samt

Ang. lag om  
begränsning  
av tiden för  
bageri- och  
konditori-  
arbete.

(Forts.)

av herrar *Johansson* i Kälkebo, *Gustaf Bergström* och *Nilsson* i Vibberbo utan angivet yrkande.

Sedan herr vice talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet av

Herr *Pettersson* i Södertälje, som yttrade: Herr vice talman, mina herrar! Beträffande föredragningssättet hemställes:

att utlåtandet måtte företagas till avgörande punktvis;

att det under punkt a) upptagna lagförslaget måtte föredragas paragrafvis och, där så anses lämpligt, momentvis, med ingress och rubrik sist;

att föredragningen måtte börja med 1 § och att vid behandlingen av denna paragraf diskussionen må omfatta betänkandet i dess helhet;

att lagtexten ej må behöva uppläsas i vidare mån, än sådant av kammarens ledamöter begäres;

att, sedan lagförslaget blivit genomgånet, utskottets hemställan i punkt a) måtte föredragas; samt

att för den händelse lagförslaget i en eller annan del till utskottet återremitteras, utskottet lämnas öppen rätt att vid ärendets förnyade behandling i avseende å de delar, som blivit med eller utan ändring godkända, föreslå sådana jämkningar, som av ifrågasatta ändringar i återförvisade delar kunna föranledas.

Denna hemställan bifölls.

*Punkten A).*

*Det av Kungl. Maj:t framlagda, av utskottet tillstyrkta lagförslaget.*

1 § i lagförslaget var av följande lydelse:

### 1 §.

Arbete för tillverkning till avsalu av bageri- eller konditori-varor må icke bedrivas å sön- eller helgdag eller å tid mellan klockan 8 eftermiddag och klockan 6 förmiddagen å söckendag.

Om arbete, varom här är sagt, i hotell-, restaurang- eller kafé-rörelse eller eljest bedrives utan samband med bageri- eller konditorirörelse, skall det icke vara underkastat denna lag i vidare mån än det avser tillverkning av bröd, bakelser eller annat därmed jämförligt bakverk.

Herr *Modig m. fl.* hade uti sin ovanberörda reservation föreslagit, att paragrafen måtte erhålla denna avfattning:

### 1 §.

Arbete för tillverkning till avsalu av bageri- eller konditori-varor må icke bedrivas å sön- eller helgdag eller å tid mellan kloc-

kan 8 eftermiddagen och klockan 6 förmiddagen å söckendag. Vad sålunda stadgats äger dock icke tillämpning å rörelse, som bedrivs utan biträde av annan än make och hemmavarande barn.

Om arbete, varom här är sagt, i hotell-, restaurang- eller kafé-rörelse eller eljest bedrivs utan samband med bageri- eller konditori-rörelse, skall det icke vara underkastat denna lag i vidare mån än det avser tillverkning av bröd, bakelser eller annat därmed jämförligt bakverk.

*Ang. lag om  
begränsning  
av tiden för  
bageri- och  
konditori-  
arbete.*

(Forts.)

Efter föredragning av paragrafen anförde:

Herr Jönsson i Fridhill: Herr talman, mina herrar! Ingen erinran torde kunna göras mot själva grundprincipen i den lag, vi nu gå att behandla. Strävandet att genom lagstiftning söka förhindra söndagsarbete och nattarbete vid bagerierna är ju av den beskaffenhet, att man kan giva sin anslutning till det fullt och helt. Men annorlunda ställer det sig, när det gäller, vad som ifrågasättes i det föreliggande betänkandet, nämligen att man genom denna lags tillkomst skulle lagstifta på ett område, som såvitt jag vet icke förut varit föremål för svensk lagstiftning, det nämligen att lägga hinder i vägen för enskilda och deras familjemedlemmar att förfoga över sin arbetskraft på det sätt, de finna lämpligt.

I det arbetstidskommitténs betänkande, som ligger till grund för detta lagförslag, uttalade också kommittén sina betänkligheter mot att göra lagen så omfattande, som här ifrågasättes. Men så har denna kommitté haft till sitt förfogande inkallade sakkunniga representanter för bagerinäringen, som för sin del ansett det alldeles nödvändigt att göra lagen så omfattande, som här ifrågasättes, därför att om icke så sker, skulle kunna hända, att det uppstår en osund konkurrens från dessa småbageriers sida.

Arbetstidskommittén uttalar visserligen i sitt utlåtande, att det i fråga om handeln stadgas vissa inskränkningar, och det anses då kunna likställas med vad som här ifrågasättes. Men jag kan icke för min del finna, att så är förhållandet. Utan det är högst väsentliga skiljaktigheter, som göra sig gällande mellan dessa båda saker.

Det är nog så, att dessa, som ha företrätt sakkunskapen vid det föreliggande förslagets utarbetande, hava såvitt jag kunnat finna, betydligt överskattat den konkurrens, som skulle kunna uppstå däri-genom, att man medgiver den enskilde hembagaren och hans familjemedlemmar rätt att, utan hinder av vad denna lag i detta fall kommer att stadga, fritt förfoga över sin tid på det sätt, de finna lämpligt.

Jag kan för min del icke finna något fog för en åskådning, som vill förhindra en person att t. ex. under den varma sommaren utbyta dagens timmar mot vissa timmar på kvällen eller morgonen och inrätta sin arbetstid därefter, där det icke gäller att utnyttja lejd arbetskraft.

Det gäller här hembagare i inskränkt bemärkelse. Jag erinrar om, att den reservation, som jag här närmast kommer att ansluta

*Ang. lag om  
begränsning  
av tiden för  
bageri- och  
konditori-  
arbete.*

(Forts.)

mig till och som sammanfaller med den motion, jag väckt i frågan, förutsätter icke annat, än att endast de bagerier skulle undantagas, där vederbörande själv jänte hemmavarande barn utför arbetet. Det är väl icke troligt och icke möjligt heller, att om detta undantag göres, det kommer att uppstå ett så stort antal sådana bagerier, att den större verkliga bageriindustrien skulle hotas i sin existens. Och man kan nästan våga det påståendet, att den konkurrensen är utan egentlig betydelse.

Jag vill för min del tillägga, att skulle så vara, att ett och annat hembageri uppstår på grund av denna undantagsbestämmelse, så anser jag icke detta vara så synnerligen farligt. Jag kan icke finna, att det är så värdefullt, att alla yrken och näringar skola utveckla sig till storindustri. Det är nog så, att småhantverket — i det fall, som vi här närmast röra oss med, hembageriet — har sin uppgift att fylla. Det torde vara på det sättet, att dessa småbagerier, som det här kan vara tal om, arbeta icke med samma regelbundenhet som större bagerier utan i huvudsak efter ingångna beställningar. Och då kan det vara nödvändigt och viktigt för dem att kunna fritt förfoga över sin arbetstid. Då tror jag icke vi böra träda deras rätt för nära genom en lagstiftning, som skulle göra det omöjligt för dem att utnyttja sin tid på det sätt, de finna lämpligt.

Jag tror också, att skulle riksdagen fatta beslut i enlighet med det här föreliggande betänkandet, så skulle det draga med sig alldeles orimliga konsekvenser och föra oss nästan vart som helst.

Jag tror dessutom, att den verkliga bagerinäringen, som bedrivs med maskinell kraft, har möjlighet att trotsa all konkurrens, som här möjligtvis skulle kunna befaras uppstå. Det är nog så, att bageri, bedrivet som industriellt yrke, har betydliga förutsättningar att bestå i konkurrensen framför en liten hantering, som bedrivs endast av en eller ett par personer.

Det skulle kunna vara mer att tillägga i den här saken. Jag tror ändå, att vad jag här framhållit utgör alldeles tillräckliga skäl för att yrka bifall till den reservation, som vid betänkandet har avgivits av herr Modig m. fl., och som avser en annan formulering av 1 § i den föredragna lagen än den, som utskottet här föreslår.

Herr talman! Jag ber således att få yrka bifall till den av herr Modig m. fl. avgivna reservationen.

Herr Röing: Herr vice talman, mina herrar! Det kan utan tvivel förefalla var och en av kammarens ledamöter, som om den fråga, vilken behandlas i det föreliggande utskottsbetänkandet, icke vore av synnerligt stor vikt och betydelse, i synnerhet om man skådar denna fråga mot bakgrunden av den stora sociala fråga, frågan om 8-timmars normalarbetsdag, som behandlades och avgjordes här i kammaren i förrgår. Men utan tvivel misstar man sig, enligt mitt förmenande, om man anser den föreliggande frågan vara av ringa betydelse, medan densamma, så vitt jag kan förstå, är av mycket stor principiell betydelse i synnerhet för kommande lag-

stiftning på detta område. Det är, som den föregående talaren framhöll, icke en fråga, som ligger på samma plan som den stora frågan angående införandet av en begränsad arbetstid för avlönat arbete i industrien, hantverket etc. Denna fråga ligger som sagt på ett helt annat plan; det gäller nämligen här att för första gången införa i vårt land en lagstiftning, som berör arbetet i hemmet och av familjemedlemmarna, således icke ett arbete i hemmet vari sysselsättes någon person, som arbetar mot avlöning i hemmet, det må vara en arbetare eller en arbeterska, en tjänare eller en tjänarinna. Det är för våra förhållanden och, såvitt jag har erfarenhet, även för utländska förhållanden fullständigt främmande, att en lag skall stiftas, som lägger hinder i vägen för den enskilde medborgaren att få använda den tid på dygnet, som han själv önskar för att utföra ett arbete i hemmet. Utskottets majoritet medgiver ävenledes, att det är något synnerligen egendomligt som här föreslås. Utskottet säger i sin mycket knapphändig motivering: »En ensam person, som idkar tillverkning av bröd till försäljning, skulle sålunda bliva förhindrad att själv baka nattetid. Förnekas kan ej, att dylika konsekvenser principiellt taget förefalla mindre tilltalande.» Ja, härutinnan ger jag utskottet fullständigt rätt, utskottet kunde blott ha tillagt ytterligare något, nämligen att det även är stridande mot vad man åtminstone tills dato ansett vara riktigt, då man bestämmer stora böter upp till 1000 kronor, därför att en enskild familjemedlem behagar inrätta sitt arbete på den tid av dygnet, som han eller hon finner lämpligast.

Man skulle tro, att det är synnerligen tungt vägande skäl, herr vice talman, som utskottet kunde framföra till förmån för ett så högst uppseendeväckande förslag, som utskottet här framlagt. Undersöker man emellertid dessa tungt vägande skäl i utskottets motivering, vad finner man då? Jo, bara ett par rader, där utskottet anger såsom skäl för en sådan lagstiftning följande, och jag ber er, mina herrar, vara vänliga observera, vilka skäl utskottet nu anför för denna märkvärdiga lagstiftning. Utskottet säger i fortsättningen på den punkt jag nyss läste upp: »men konkurrensförhållandena inom bageriyrket — mellan de mer yrkesmässigt bedrivna, större bagerier och hembagerierna — nödvändiggör en sådan läggning av lagstiftningen», därmed punkt och slut. Det är det ekonomiska skälet, som utskottet angiver såsom anledning till detta lagstiftningsförslag. Det är således för att skydda de stora bagerierna, de industriellt lagda bagerierna ifrån konkurrensen med dessa hembrödsbagerier, som man velat vidtaga denna åtgärd. De gånger som jag, herr vice talman, i min ringa mån sökt bidra till att en lag åstadkommes i skyddsvänlig riktning, har det skett för att skydda de små mot ett eventuellt förtryck av andra mäktigare samhällsgrupper. Här försöker man i stället, så vitt jag förstår, att gå rakt motsatta vägen, här vill man skydda de personer, som leva ekonomiskt på sidsidan av livet, de stora bagerierna, ifrån den i regel ganska lilla konkurrens, som hembagerierna erbjuda. Jag kan under inga förhållanden vara med om att ge

*Ang. lag om begränsning av tiden för bageri- och konditori-arbete.*

(Förta.)

*Ang. lag om  
begränsning  
av tiden för  
bageri- och  
konditori-  
arbete.*

(Forts.)

min röst till förmån för ett dylikt förslag, byggt på sådana principer; ty vilka äro dessa som baka i hemmen med hjälp endast av familjemedlemmar eller möjligen någon ensam man eller ensam kvinna? Jo, dels är det personer, som anse, att de därigenom skulle kunna på det bästa sättet få en inkomst, varigenom de kunna ge sina barn den bästa möjliga uppfostran och därmed tillvarataga deras intressen, och dels är det mången gång kanske en ensamstående änka med ett eller flera barn, kanske en dotter, som nått en viss ålder och hjälper till i hemmet. Mången gång kanske det är en liten löntagare i en storstad, t. ex. en poliskonstapel, en brevburare, som har rätt stor familj och icke genom sin avlöning kan skaffa den inkomst, som behövs för att familjen skall kunna leva så som han önskar, varför hans hustru och möjligtvis även någon fullvuxen dotter hjälpa till i hemmet för att utföra detta bageriarbete nattetid. Jag kan icke heller på något sätt finna, att det, som utskottet här säger, föreligger något konkurrensskäl, som kräver en lagstiftning för att skydda de stora bagerierna emot den konkurrens som kommer ifrån detta håll, ifrån de små hembrodsbagerierna.

Man försöker här på en bakväg införa någonting, som enligt mitt förmenande är mycket värre än skråväsendet var på sin tid. De av herrarna, som läst medeltidens historia och känna till hur skråväsendet verkade och fungerade på den tiden, tror jag be gud bevara sig för att få skråväsendet infört på sätt här föreslås. Men kanhända den ärade talare, som är antecknad efter mig, såvitt han icke nu efteråt strukit sitt namn, nämligen utskottets högt aktade ordförande, livligt kommer att beklaga den bristfälliga eller, för att icke säga något ändå värre, sorgliga motivering, som utskottet här bestått det föreliggande betänkandet, när där endast hänvisas till att konkurrensskäl tala för en sådan lagstiftning, och framhålla, att det finnes ävenledes viktiga sociala synpunkter, som kräva en sådan lagstiftning. Jag skall därför, herr vice talman, för att icke behöva begära ordet ytterligare en gång och replikera honom, redan nu säga: à la bonheur, förefinnes det ett eller annat socialt skäl, som kunnat anföras till förmån för en sådan lagstiftning som den föreliggande, får åtminstone en utredning visa, vilka sociala skäl som kunna åberopas för att man skall på lagstiftningsväg ingripa uti arbete, som utföres i hemmen av familjemedlemmar under viss tid på dygnet. Men i detta avseende föreligger icke någon sådan utredning. Kan man ange vissa sociala skäl för att man icke önskar, att hustrun i familjen skall sysselsätta sig t. ex. med dylikt nattarbete, att icke barn komma till viss ålder skola få deltaga i sådant arbete som i hembagerierna, så kan, mina herrar, samma tungt vägande skäl anföras inom andra yrken emot arbete nattetid i hemmet. Då kan med samma skäl absolut t. ex. sömmer-skorna förbjudas att, såsom de nu måste göra, åtminstone under vissa tider av året, för att få den inkomst, varav de så väl äro i behov, tillbringa en del av natten vid arbetslampan för att söka få färdigt, vad som behövs till jularna etc. Man skall icke här



av sociala skäl försöka lösrycka en viss detalj av frågan om hembabetet och föra in den i en sådan lag, som här föreslås, varigenom man blir bunden, när sedan förslag föreläggas beträffande andra yrken. Först när man ser frågan i sin helhet rörande de sociala synpunkterna, då är, enligt mitt förmenande, tiden inne att bedöma, huruvida en lagstiftning på detta område skall genomföras. Men att nu här i dag taga detta förslag på grund av sociala skäl, om vilka utskottet, mina herrar, jag understryker det än en gång, icke sagt ett enda ord, kan absolut icke vara lämpligt. Jag är själv näringsidkare, och det kan förvåna, att jag står här och talar mot vissa näringsidkares intressen, mot dessa större bageriidkare, som utskottet så varmt intresserar sig för; men jag ber få framhålla, att jag tillhör icke de näringsidkare, som i tid och otid vända sig till statsmakterna och anhålla om hjälp för att skyddas mot konkurrens. Jag skulle, om jag vore bageriidkare, aldrig kunna vara med om att, för att skydda mina egna ekonomiska intressen, fordra förbud för att i hemmen utföra det arbete, man där vill göra vid den tidpunkt, man själv väljer och anser vara den lämpligaste.

Ur dessa synpunkter, herr vice talman, anhåller jag få yrka avslag å utskottets hemställan samt bifall till den av herrar Modig m. fl. avgivna reservationen.

Häruti instämde herrar *Jonsson* i Gumboda, *Torgén*, *Olsson* i Ramsta, *Johanson* i Gäre, *Schill* och *Runefors*.

Herr statsrådet Undén: Herr vice talman, mina herrar! Då detta lagförslag framlades för sistlidna lagtima riksdag, hyste regeringen grundade förhoppningar om, att det skulle kunna utan någon nämnvärd opposition från något håll antagas av riksdagen. Saken låg ju nämligen så, att den kommitté, som hade utarbetat förslaget och som bestod av representanter för såväl arbetare som arbetsgivare, hade kommit till enhälligt beslut, och i fråga om varje detalj av lagen var man alltså på detta stadium fullständigt enig. Vidare hade lagförslaget oförändrat tillstyrkts av socialstyrelsen.

Under debatten vid föregående riksdag upplystes också om, att man på bageriidkarehåll hyste de allra största farhågor, för att lagförslaget skulle förändras i överensstämmelse med vissa yrkanden, som framkommit under riksdagen, och det var just i den punkt, som varit föremål för debatt här i dag. Denna fråga angående de små hembageriernas undantagande från lagen ansågs från bageriidkarehåll vara synnerligen betydelsefull. Man ansåg, att om detta undantag gjordes, skulle det kunna leda till att en osund konkurrens uppstod på detta område från nytillkommande hembagerier, som voro befriade från lagens bestämmelser.

I förbigående sagt är det lärorikt att se, att man, när det gäller frågan i dess helhet angående avskaffande av nattarbete, här har kunnat komma till så pass stor enighet. Jag är övertygad om, att anledningen härtill är just kristidens erfarenheter om, att det

*Andra kammarens protokoll vid urtima riksdagen 1919. Nr 10. 5*

*Ang. lag om begränsning av tiden för bageri- och konditori-arbete.*  
(Forts.)

*Ang. lag om  
begränsning  
av tiden för  
bageri- och  
konditori-  
arbete.  
(Forts.)*

verkligen gick mycket bra att reda sig utan nattarbete. Om ett sådant lagförslag hade kommit för några år sedan, skulle helt säkert ha rests ungefär liknande invändningar mot det, som nu rests mot förslaget om åtta timmars arbetsdag. Man skulle givetvis ha förespätt — och det gjorde man också på sina håll i den förberedande diskussionen i denna fråga — att det skulle ha blivit synnerligen riskabelt för bagerinäringen, om nattarbetet avskaffades. Det bör vara ett hälsosamt exempel detta, att man nu efter experimenten kommer till ett enhälligt resultat och att man inser, att det icke är så farligt med sådana här inskränkningar i arbetstiden, som man från konservativt håll så ofta trott.

Motiveringen för att även taga med i lagen de små hembagerierna, där icke lejd arbetskraft användes, har, som den föregående talaren riktigt anmärkte, varit i huvudsak den, att man icke önskade konkurrens från dessa hembageriers sida. Men saken ligger dock så, att man icke för närvarande har någon större kategori av sådana små hembagerier, där icke lejd arbetskraft användes. Tvärtom framhölls vid årets lagtima riksdag under debatten i första kammaren av herr von Sydow, att det knappast finns några hembagerier av det slaget alls för närvarande, och det bekräftades också från annat håll. I allmänhet användes nämligen alltid någon lejd arbetskraft. Vad man fruktade var, att avskaffandet av nattarbetet inom bageriindustrien skulle leda till att det växte upp nya sådana här hembagerier, där man försökte anordna det så, att man icke begagnade lejd arbetskraft. Och det kunde givetvis vara en olämplig utveckling ur social synpunkt, att det på detta sätt ammadades upp på konstlad väg en rad små företag, som annars icke skulle ha kommit till stånd.

Nu kan det ju sägas — och det har skett från den föregående talarens sida — att detta skydd för bageriindustrien sker på dessa små företagares bekostnad, att det är någonting motbjudande att skydda de stora mot konkurrens från de små, och att det skulle vara ett fullkomligt oberättigat ingrepp i dessa små hembagares oförytterliga rättigheter, om man nu förbjuder dem att baka under natten, när bakningen sker för avsalu. Jag skulle vilja varna mot att alltför mycket draga fram denna frihetssynpunkt. Arbetarskyddslagstiftningens historia har lämnat synnerligen lärerika exempel på, att vad i första ögonblicket kan förefalla som en frihet och en rätt i själva verket visar sig icke vara så synnerligen eftersträfvansvärt för dessa personer själva, som skulle ha rätten. Man kan ju bara tänka på föräldrarnas rätt att använda sina barn till förvärvsarbete. Det kändes visserligen som ett ingrepp i deras frihet, och varje inskränkning däri har också motarbetats just ur den synpunkten. Jag kanske icke är riktigt kompetent att bedöma huru det käns för dem, som äro i den situationen — eftersom jag själv aldrig haft något behov av att begagna en sådan här rätt att gå upp och baka mitt i natten — men nog föreställer jag mig, att det i själva verket icke käns så lockande för dessa hembagare och hembagerskor, utan att det faktiskt kanske blir för dem ekonomiskt

tvång i stället för verklig rätt och frihet. Låt oss antaga, att det i en stad finnes ett tiotal sådana små bagerier, och att av deras innehavare kanske nio anse det synnerligen obehagligt att gå upp mitt i natten och sköta bakningen och mycket hellre skulle föredraga att utföra bageriarbetet om dagen för att sälja till kunderna ett stycke fram på dagen. Men så finnes det en enda av dessa tio bagare, som finner det med sin fördel förenligt, att gå upp och baka under natten för att bli i tillfälle att komma före de andra och sälja färskt bröd på morgonen. Härigenom tvingas då givetvis de nio andra att av ekonomiska skäl stiga upp i natten och baka för att icke komma på efterkälken i konkurrensen. — Detta tal om den obegränsade friheten bör man alltså vara ganska försiktig med.

Om det således finnes starka sociala skäl för denna lagstiftning redan ur den synpunkten, att man bör förhindra förvärvsarbete nattetid i och för sig, så kommer härtill det förut anförda argumentet, vilket från början föranlett denna avvikelse från vanliga arbetareskyddsprinciper, nämligen att man icke vill på konstlad väg amma upp en hel klass nya företag, vilkas tillkomst är betingad av deras möjlighet till nattarbete.

Jag vill, herr vice talman, uttala den livliga förhoppningen, att det här i kammaren måtte bli majoritet för utskottets förslag oförändrat.

Som tiden nu var långt framskriden och flera talare anmält sig för yttrandes avgivande, beslöt kammaren, på hemställan av herr vice talmannen, att uppskjuta den vidare behandlingen av förevarande utlåtande ävensom handläggningen av övriga på föredragningslistan upptagna ärenden till kl. 7 e. m., då detta sammanträde enligt utfärdat anslag komme att fortsättas.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.2 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.

*Ang. lag om begränsning av tiden för bageri- och konditori-arbete.*  
(Forts.)