

Nr 350.

Av herr **Lindley**, *angående reglering av arbetstiden å vissa slag av fartyg.*

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 240 med förslag till definitiv fastställelse av en sjöarbetstidslag nödgas undertecknad upptaga en detalj till särskild granskning och yrkande.

Riksdagen beslöt år 1926, med anledning av en i första kammaren av C. Lindley väckt motion nr 250, att i skrivelse nr 220 hemställa till Kungl. Maj:t att låta verkställa en utredning rörande arbetstiden å fartyg utan vaktindelning. Utredningen synes oss ha gjorts ganska enkel och summarisk. En del arbetsgivare ha tillfrågats och insänt uppgifter, men de i denna verksamhet sysselsatta arbetarna ha icke tillfrågats, med undantag för Stockholms hamnarbetarefackförening till vilken organisation pråmskepparna äro anslutna såsom sektion.

Den verkställda utredningen blev sedermera lagd åsido i avvaktan på den framtida definitiva lagstiftningen av arbetstiden å fartyg. Utredningsresultatet har därför icke blivit publicerat eller på annat sätt kommit till vår kännedom, förrän i samband med den kungl. propositionens, nr 240, framläggande inför riksdagen och icke ens propositionen var åtföljd av denna utredning, men dock omnämnd, varför den måste anskaffas genom särskild rekvisition. Tiden har därför blivit mycket knapp för införskaffandet av kontrollerande upplysningar och motbevis till lämnade uppgifter. Dylika yttranden ha därför endast kunnat införskaffas från tvenne platser, Iggesund och Göteborg, och vilka härmed i form av bilagor bifogas. Vi skulle helst ha önskat kunna lämna några klarläggande upplysningar, utöver de som ha anförts i transportbolagets statistik, rörande pråmskepparnas arbetstid, men ha icke kunnat komma i mera personlig förbindelse med pråmskepparepersonalen, på grund av att denna verksamhet till följd av säsongförhållanden ännu icke kommit i gång, och personalen bor dessutom spridd i landsorten, varför den icke är anträffbar. Vi nödgas därför uteslutande hålla oss till de å bogserfartygen anställda.

Av Kungl. Maj:ts proposition finna vi emellertid att i förslaget till en permanent sjöarbetstidslag äro fartyg, som icke äga nettodräktighet av minst 20 registerton, fortfarande undantagna och ställda utanför all reglering ifråga om arbetstid. Denna grupp av fartyg, som omfattar större delen av bogserbåtarna som finnas i svenska hamnar, är sålunda helt prisgiven åt godtycket, där den icke genom facklig organisation kan utöva någon reglering av arbetstiden. I ett stort antal fall är det emellertid omöjligt för

fackorganisationen att utöva något reglerande inflytande. Detta kan endast ske där det finnes ett flertal anställda.

Vi erkänna villigt att vissa svårigheter föreligga för ett fullt tillfredsställande ordnande av arbetstiden för denna personal, men det är orättvist att fullständigt utlämna dessa åt godtycket. Enligt vårt förmenande torde det icke vara ogörligt att placera denna kategori av arbetare under den allmänna arbetstidslagen som gäller för arbetare anställda i land. De hava sina bostäder i land, med undantag för de tillfällen då de bliva beordrade till långbogsringar. Många arbetare i land kunna likaledes sändas ut att utföra reparationsarbeten och andra uppdrag, exempelvis telegraf- och telefonlinjereparatörer, chaufförer m. fl. Med den liberala tilldelningen av övertid, som här kan koncentreras och uttagas under mera brådskande säsonger, samt den medgivna tiden till förberedelse- och avslutningsarbete torde det vara möjligt att även ordna denna verksamhet inom ramen av en mera regelbunden tidsindelning, än vad som nu är fallet.

Vi styrkes även i denna vår uppfattning av den från Göteborg insända inlagan, vilken i avskrift medföljer. Beträffande uppgifterna från Iggesund bör här påpekas, att dessa uppgifter uppgivas vara de officiella inlämnade dagsverkslistorna.

Med stöd av vad här ovan blivit anfört, hemställes det riksdagen ville besluta,

att i förslaget till sjöarbetstidslag 1 kap. 1 § 2 mom. c), utesluta orden: »samt annat fartyg, som icke äger en netto-dräktighet av minst 20 registerton», och att arbetstiden för å dylika fartyg anställd personal, skall regleras i enlighet med den för arbetare i land antagna lagen om arbetstidens begränsning.

Stockholm den 4 april 1934.

Charles Lindley.

Avskrift.

Uppgift på arbetstid för personal å bogserbåten »Anna» tillhörande A.-B. Iggesunds Bruk år 1928 och 1932.

D a t o	V e c k o d a g a r							pr vecka tim.
	M.	T.	O.	T.	F.	L.	S.	
23/4 t. o. m. 29/4 1928	13	11 ¹ / ₂	11	13 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	9	2	70 ¹ / ₂
30/4 » 6/5 »	12	6	11	14	17	17	16	93
7/5 » 13/5 »	13 ¹ / ₂	14 ¹ / ₂	14 ¹ / ₂	16	10 ¹ / ₂	15 ¹ / ₂	5	89 ¹ / ₂
14/5 » 20/5 »	14	13 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	2	16 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂	4	73
21/5 » 27/5 »	15 ¹ / ₂	13	16	10	17	7 ¹ / ₂	2	81
28/5 » 3/6 »	2	14 ¹ / ₂	12	12	12 ¹ / ₂	18 ¹ / ₂	8	79 ¹ / ₂
4/6 » 10/6 »	17 ¹ / ₂	12	16 ¹ / ₂	16	12	12	16 ¹ / ₂	102 ¹ / ₂
11/6 » 17/6 »	16 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂	16	11	11 ¹ / ₂	11	2	80 ¹ / ₂
18/6 » 24/6 »	17 ¹ / ₂	12	12	12	16 ¹ / ₂	13	6 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
25/6 » 1/7 »	12	12	12	12	12	12	—	72
2/7 » 8/7 »	17 ¹ / ₂	15	12 ¹ / ₂	20 ¹ / ₂	12	12	12	101 ¹ / ₂
9/7 » 15/7 »	16	17	12	12	12	—	—	69
Semester fr. o. m. 14/7 t. o. m. 21/7								
16/7 » 22/7 »	—	—	—	—	—	—	2	2
23/7 » 29/7 »	22 ¹ / ₂	12	16 ¹ / ₂	21	12	9	4 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
30/7 » 5/8 »	12	12	12	12	17 ¹ / ₂	12	13 ¹ / ₂	91
6/8 » 12/8 »	14 ¹ / ₂	14	13	8 ¹ / ₂	13	12	2	77
13/8 » 19/8 »	13 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂	11	10 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂	2	71 ¹ / ₂
20/8 » 26/8 »	14	14 ¹ / ₂	14	11	13 ¹ / ₂	15 ¹ / ₂	2	84 ¹ / ₂
27/8 » 2/9 »	11 ¹ / ₂	12	6 ¹ / ₂	11	8 ¹ / ₂	13	2	64 ¹ / ₂
3/9 » 9/9 »	12 ¹ / ₂	13	12 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂	9	10	3	73 ¹ / ₂
10/9 » 16/9 »	12	12	13	11 ¹ / ₂	18	9	2	77 ¹ / ₂
17/9 » 23/9 »	12	9 ¹ / ₂	13	12 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂	2	70
24/9 » 30/9 »	11	9	8 ¹ / ₂	—	8 ¹ / ₂	8	2	47
1/10 » 7/10 »	12	11	10	12	10	10	2	67
8/10 » 14/10 »	12	12	10	6	4	8	2	54
15/10 » 21/10 »	12	4	11	10	12	7	2	58
22/10 » 28/10 »	12	10	10	12	10	10	—	64
29/10 » 4/11 »	8 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	14	12	15	8	6	72
5/11 » 11/11 »	13	12	13 ¹ / ₂	12	13	9	—	72 ¹ / ₂
12/11 » 18/11 »	12	11	10	11	12	8	2	66
19/11 » 25/11 »	11	10	11	12	12	12	5	73
26/11 » 2/12 »	14	12 ¹ / ₂	11	13	12 ¹ / ₂	12	—	75
3/12 » 9/12 »	10	11	11	10	10	11	—	63
10/12 » 16/12 »	10	10	10	10	10	8	—	58
17/12 » 23/12 »	11 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂	15	12 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	12	8 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂

Seglationstiden för år 1928.

1932.

Dato	V e c k o d a g a r							Pr vecka tim.
	M.	T.	O.	T.	F.	L.	S.	
Fr. o. m. 9/5 t. o. m. 15/5	10	14	12	14	11	10	12	83
» 16/5 » 22/5	14 ^{1/2}	13	10	17	13	10	—	77 ^{1/2}
» 23/5 » 29/5	11	11	11	15	12 ^{1/2}	10	—	70 ^{1/2}
» 30/5 » 5/6	12 ^{1/2}	15	14	17	9	8 ^{1/2}	2	78
» 27/6 » 3/7	10	14 ^{1/2}	13	12 ^{1/2}	12	9	—	71
» 4/7 » 10/7	18	16	15	15	12	6	—	82
» 11/7 » 17/7	14 ^{1/2}	12	13 ^{1/2}	16	12	12	—	80
» 18/7 » 24/7	14 ^{1/2}	12	13 ^{1/2}	16 ^{1/2}	14 ^{1/2}	10	—	81
» 25/7 » 31/7	12	13	12	11	12	10	—	70
» 1/8 » 7/8	14	12	11 ^{1/2}	13		ledig		50 ^{1/2}
» 8/8 » 14/8	12	8	8	8	12	10	13	71
» 15/8 » 21/8	14	8	14	18	10	fridagar		64
» 22/8 » 28/8	8 ^{1/2}	10 ^{1/2}	10 ^{1/2}	10	10 ^{1/2}	6	2	58
» 29/8 » 4/9	11	12	12	11	12	10	—	68
» 5/9 » 11/9	12	9	8	13 ^{1/2}	12	10	—	64 ^{1/2}
» 12/9 » 18/9		Semester			17	7	—	24
» 19/9 » 25/9	14	11	12	10	10	10	—	67
» 26/9 » 2/10.....	12	10	9	9	10	10	—	60
» 3/10 » 9/10.....	13	11	8 ^{1/2}	13	10	9	—	64 ^{1/2}
» 10/10 » 16/10.....	12	14	12	10	12	8	—	68
» 17/10 » 23/10.....	12	11	12	13	12	10	5	75
» 24/10 » 30/10.....	12	14	13	12	12	10	—	73
» 31/10 » 6/11.....	12	11	10	12	12	6	12 ^{1/2}	75 ^{1/2}
» 7/11 » 13/11.....	10	14	12	8 ^{1/2}	8 ^{1/2}	8	—	61
» 14/11 » 20/11.....	12	12	10	8 ^{1/2}	8 ^{1/2}	6	—	57
» 21/11 » 27/11.....	10	9	8 ^{1/2}	8 ^{1/2}	8 ^{1/2}	9	—	53 ^{1/2}
» 28/11 » 4/12.....	10	10	11	12	12	11	—	66
» 5/12 » 11/12.....	11	12	12	13	11	9	5	73
» 12/12 » 18/12.....	7	12	11 ^{1/2}	11	11 ^{1/2}	8	7	68
» 19/12 » 25/12.....	11	11	11	11	11	7	1	63
» 26/12 » 1/1—33	1	10	10	10	11	4	—	46
» 2/1 » 8/1 »	8	8	8	8	1	6	—	39
» 9/1 » 15/1 »	8	8	8	8	10	8	—	50

Slut för seglationen 1932.

Seglation 1933.

Bogserbåten »Fortuna» tillhörande Iggesunds Bruk.

Arbetstid; antal timmar.

Dato	Tim.	Dato	Tim.
April 24—30	Maskinist: 63	April 24—30	Eldare: 68,5
Maj 1—31	» 276	Maj 1—31	» 305
Juni 1—30	» 267	Juni 1—30	» 296
Juli 1—31	» 307	Juli 1—31	» 333
Aug. 1—31	» 309	Aug. 1—31	» 335,5
Sept. 1—30	» 296	Sept. 1—30	» 327,5
Okt. 1—31	» 312	Okt. 1—31	» 337
Nov. 1—30	» 291	Nov. 1—30	» 321,5
Dec. 1—31	» 271	Dec. 1—31	» 305
	2 392		2 629

Avskrift.

Svenska Transportarbetareförbundet, Stockholm.

Mottagit skrivelse av den 21 dennes beträffande proposition till ny sjöarbetstidslag jämte ett exemplar av densamma samt av kommerskollegium och socialstyrelsen avgivet betänkande i anledning av företagen utredning till propositionen. Vi ha gått igenom desamma och ha givetvis därvid främst fäst vår uppmärksamhet vid det yttrande som föreligger från Göteborgs bogserings- och bärgningsaktiebolag. Detta berör ju förhållanden som vi bäst känna till.

Yttrandet ger oss anledning till vissa erinringar. Vi få sålunda meddela att det icke förts någon statistik över vad bolaget behagar kalla effektiv arbetstid. De siffror som ange denna äro således inte exakta, ehuru de i betänkandet ges sken av att vara det. Hela talet om effektiv arbetstid, i motsats till liggetid, är för övrigt missvisande och endast ägnat att förvilla. Med effektiv arbetstid avser bolaget den tid båten är i gång, manskapet är emellertid inte befriat från arbete under den tid båten ligger still. Under den tiden skall rengöringsarbeten, underhålls- och tillsynsarbeten, sotning och slagging utföras. Manskapet är förövrigt under hela tiden från morgonen, då båten gjorts klar, och till kvällen eller natten, då den lägger upp, bunden vid arbetsplatsen, båten. Det bör kanske här anmärkas att allt manskap, som det här är tal om, bor i land.

I yttrandet sägs vidare att manskapet inte är överansträngt, yttrandet är typiskt för dir. Malmberg. Vi skola villigt medge att, om ordet tages bokstavligt, påstående är riktigt. Arbetet är dock mera uppslitande än exempelvis svarvarens eller maskinskötarens inom verkstadsindustrin. När arbetstidslagen för industrin antogs var det ju inte faran för överansträngning, som enbart framfördes som skäl för densamma. Det ansågs ju sålunda också att arbetarna borde ges mera tid för ägnande åt egna intressen, för deltagande i studiarbete, för hemliv o. s. v. Dessa skäl borde väl gälla också för bogserpersonalen. Som arbetstiden nu är ordnad är det exempelvis nästan omöjligt för oss att deltaga i något studiarbete. Väl slutar vårt arbete många dagar vid samma tid, som för andra arbetare, men vi kunna emellertid aldrig på morgonen bestämt avgöra om vi bli lediga i tid på

kvällen. Det kan också inträffa att vi ha börjat några timmar före andra arbetare och således äro uttröttade när kvällen kommer. Personligen har jag exempelvis försökt deltaga i studiearbetet, men har aldrig helt kunnat fullfölja en kurs, det har alltid varit några lektioner jag varit förhindrad. Samma är förhållandet också med övriga, som försökt deltaga.

Bolaget nämner också om att det skulle bli nödsakat att nedlägga sin rörelse om arbetstiden bleve lagligt reglerad. I själva verket torde det förhålla sig så, att detta bolag, vilket har ett större antal båtar, kan genom en förnuftig organisering av arbetet, komma i en gynnsammare ställning än flertalet mindre bogserrederier. Genom att fördela tiden på ett lämpligare sätt, skulle det för bolagets vidkommande knappast behövas någon personalökning. Andra mindre rederier kunde nog däremot inte undkomma ökade kostnader.

Siffrorna, som åtfölja bolagets yttrande och som ange antalet arbetstimmar som uttagits under kvartalet, ha också använts på ett tämligen fördomsfritt sätt. Sålunda, för att draga ner arbetstiden per dag, har arbetsveckan räknats i 7 dagar. Detta förutsätter ju att arbete regelbundet förekommer även om söndagarna men så är visst icke fallet. Arbetet om söndagarna har ordnats så att varje båt i regel är i arbete var fjärde söndag och då oftast inte mer än 5 timmar. Dessutom har en hel del av de båtar som omnämnas, under den tid utredningen avser, legat upplagda på verkstad för reparation, i allmänhet omkring 3 å 4 veckor. Under den tiden är arbetet 8 timmar per dag. Utredningen ger därför inte ett verkligt uttryck för den arbetstid som förekommer. För att få ett sådant borde undersökningen omfattat hela året. Vi medsända i särskild bilaga uppgifter från ett antal båtar över det antal övertidstimmar, efter det 10 timmars ordinarie tid uttagits, som utgått under år 1932. Uppgifterna äro baserade på de tidlappar som besättningarna lämna in till rederierna och efter vilka betalning utgår. För kolfirmornas båtar är övertiden den högsta resp. lägsta som uttagits. Det är dessutom att beakta för dessa firmors båtar att praktiskt taget hela den tid som uttagits är »effektiv» arbetstid. För dessa båtar förekommer i allmänhet inte längre stillaliggande än som är nödvändigt för mottagande av nya order.

Göteborgs 3:dje maskinist- & eldareff:n,

AXEL LORENTSSON.

Avskrift.

Uppgifter om övertidsarbete under år 1932.

Göteborgs Bogserings- och Bärningsaktiebolag.

Båt Hugo, maskinist 780 timmar, eldare 1 150 timmar.

» Balder,	»	577	»	»	1 000	»
» Filip,	»	760	»	»	1 047	» , däcksmän 750 tim.
» Artur,	»	306	»	»	559	»
» Tor	»	715	»			

Vidare ha nedannämnda medlemmar tjänstgjort dels som maskinister och dels som eldare följande antal övertidstimmar, på olika båtar:

Ivar Johansson	700	timmar
H. Läbom	306	»
Bertil Bergman	747	»
Johan Jansson	734	»

Aktiebolaget Bogserkompaniet.

Båt Harry, maskinist 264 timmar, eldare 436 timmar.

» Hilde, » 771 »

Bogseringsbolaget A. P. Johansson.

Båt Tell, maskinist 738 timmar.

En eldare tjänstgjort å »Ruth» och »Tell» sammanlagt 888 timmar.

Kolfirma Adolf Bratt & C:o.

Båt Halvard, maskinist 246 timmar, eldare 448 timmar.

» Karin, » 230 » » 420 »

Billners kolimportaktiebolag.

Motorbåt Kjell, motorskötare 926 timmar.

