

Nr 449.

Herr **Leo, m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 391, angående gemensamt lönesystem samt löneroglering för postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk.

Kungl. Maj:ts proposition nr 391 angående gemensamt lönesystem samt löneroglering för postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk placerar lokomotivförare och lokomotiveldare i respektive 6:te och 3:dje lönegraden. Med hänsyn till de uppflyttningar som ägt rum för vissa tjänstemän, vilka förut även stått i nämnda lönegrader, synes därigenom förare och eldares tjänst blivit föremål för en lägre värdering än förut. Sålunda har överbanmästare och stationsmästare 5 klass, som förut åtnjutit lika lön med förare, nu i ett tag uppflyttats till 9:de lönegraden, och konduktör, manligt kontorsbiträde och stationsförman, vilka förut, utom beträffande slutlönen, stått i samma löneställning som eldare, uppflyttats till 4:de lönegraden.

Det förefaller egendomligt, att en sådan uppfattning rörande arten av lokomotivpersonalens tjänst och ansvar nu kan vara rådande. Vår tids allt mer uppdrivna och invecklade lokomotivteknik och allt större fordran på dem, vilka i likhet med lokomotivpersonalen i främsta rummet svara för säkerhetstjänsten vid våra järnvägar, borde dock berättiga en högre värdering av denna kårs tjänst och yrke. Dettas ansträngande natur, som ställer så stora både fysiska och psykiska krav på dess utövare, dess stora betydelse ur säkerhetssynpunkt, ha så ofta blivit framhållna och borde vara så väl kända, att det torde vara överflödigt yttra något därom. Däremot torde det inte till fulllo ha beaktats, vilken väldig *ekonomisk* betydelse det för ett stort järnvägsföretag ligger uti att ha en väl kvalificerad lokomotivpersonal. Värdet av statens järnvägars lokomotivpark uppgick den 31 december 1918 till 67,600,000 kronor, kostnaderna för reparation av lokomotiv uppgick under år 1918 till 14,200,000 kronor och kostnaderna för lokomotivbränsle under år

1918 gick till 113,000,000 kronor. Det är således ett mycket dyrbart material lokomotivpersonalen förvaltar, skötseln av detta inverkar direkt på reparationskostnadernas summa och de oerhörda utgifterna för bränslet visa, att det bokstavligen talat är guld, som rinner genom denna personals händer. Alla försök att få till stånd en enhetlig kontroll över skötseln och förbrukningen av dessa betydande kapital ha visat sig praktiskt resultatlösa. Det får därvid bero uteslutande på personalens egen omtanke och skicklighet, och varje fackman vet, vilka stora summor en duglig och omtänksam lokman kan inbespara åt sitt verk.

Här om någonsin torde därför gälla, att man bör se till att få en kunnig och väl kvalificerad personal. Den jämförelsevis goda ekonomiska ställning lokpersonalen förut intog ledde också då till en av alla erkänd god rekrytering av kåren. Men vid de senaste lönereglerna har denna ställning undan för undan sjunkit med ett resultat för verkets ekonomi, som visserligen icke kan direkt angivas i siffror, men som är känt av varje initierad på området. Ett fastställande av Kungl. Maj:ts förslag till placering av lokpersonalen kommer att med säkerhet medföra ytterligare svårigheter att få en tillfredsställande rekrytering av denna kår.

Både tjänstens natur och hänsyn till järnvägens ekonomi tala alltså för en bättre placering i lönehänseende för lokmännen. Dessa ha också själva genom upprepade framställningar till Kungl. Maj:t och riksdagen påvisat detta. Särskilt bör framhållas den alldeles särskilda försämring lokomotiveldarna genom det nu framlagda förslaget skulle komma i, beträffande möjligheten att vid befordran till förare få tillgodoräkna sig löneförhöjning. Förslaget upptager den s. k. sneddningsprincipen, varigenom en säker och god löneförhöjning alltid skall komma en tjänsteman till del vid befordran. Enligt det nu gällande lönesystemet äro lokeldarna en av de få grupper, för vilka detta system redan tillämpas, men enligt det nu framlagda förslaget skulle de bli en av de få grupper för vilka det *icke* skulle tillämpas. Med nuvarande befordringsmöjligheter kommer en eldare enligt de nu gällande bestämmelserna i åtnjutande av högsta förarelönen efter 18 års ordinarie tjänst, men efter det nu framlagda förslaget skulle han få denna lön först efter 24 års tjänst. Att här föreligger en klar försämring är uppenbart.

Av vad vi anfört, framgår, att såväl förare som eldare borde uppflyttas i högre lönegrad. Med hänsyn till den ringa utsikten att nu få genomfört någon sådan förändring av förslaget, avstå vi dock från yrkandet beträffande förarna, i hopp om denna frågas beaktande vid annat tillfälle. Däremot våga vi med styrka framhålla rättvisan i att göra en förändring beträffande eldarnas placering. Deras uppflyttning i 4:de

lönegraden bleve endast ett fastställande av den ställning de redan nu intaga. Vi vilja också framhålla, att eldarna vid Sveriges enskilda järnvägar och vid Norges statsbanor äro placerade i denna lönegrad.

Vi få alltså hemställa:

att riksdagen ville besluta, att lokomotiveldare
skall placeras i 4:de lönegraden.

Stockholm den 3 maj 1919.

Henning Leo.

Axel Gylfe.

Alfr. Werner.
