

Nr 228.

Av herr **Pålsson**, *angående avlöningen för vissa vid statens järnvägar anställda maskinister.*

I kungl. prop. nr 391 angående lönereglering för bl. a. statens järnvägar ha maskinisterna och maskinbefälet satts i oförmånligare lönegrad, än vad de rätteligen bort komma i. Att detta även är järnvägsstyrelsens åsikt framgår av departementschefens yttrande å sid. 87 i propositionen, däri anföres, att järnvägsstyrelsen framfört kravet, att övermaskinisterna å ångfärjorna fortfarande böra vara jämnställda med första styrmännen av samma klass. Departementschefen anser detta hava fog för sig men avstyrker på den grund att förste styrmannen intager ställning som reservbefälhavare. I kungl. propositionen har därför förste styrmannen av klass I placerats i 13 lönegraden under det övermaskinist av klass I satts i 12 lönegraden.

I handelsflottan i Sverige, Norge, Danmark, England, Amerika m. fl. länder står maskinbefälet alltid en grad högre i tjänsteställning och avlöning än motsvarande grad av däcksbefälet. Därför är det endast rättvist, att vid statens ångfärjor maskinbefälet sättes åtminstone i samma grad som däcksbefälet och i de lägre graderna högre.

När ångfärjerouten Malmö—Köpenhamn år 1900 öppnades erhöll 1:ste maskinisten (dåvarande benämning på övermaskinist) i årligt arvode 2,700 kronor samt 1:ste styrman och reservbefälhavare 2,000 kronor. När år 1904 ångfärjepersonalen ställdes på ordinarie stat erhöll såväl övermaskinist som 1:ste styrman och reservbefälhavare lika lön eller 2,400 kronor i begynnelsearvode. Övermaskinistens arvode sänktes sålunda med 300 kronor, samtidigt som 1:ste styrmannens höjdes med 400 kronor, vilket ju bevisar, att hänsyn redan då togs till 1:ste styrmannens ställning som reservbefälhavare.

Vad övermaskinists utbildning beträffar, erfordras till en början minst 5 års praktik å verkstad samt såsom eldare å ångfartyg, och därefter cirka 2 års utbildning vid navigationsskola, varefter vid 25-årsåldern en tredje maskinistbefattning kan erhållas. Följer så ett mång-

årigt ofta hårt, framförallt ohälsosamt arbete som tredje och andra maskinist å ångfärja. Först vid närmare 45 årsåldern torde en övermaskinistbefattning kunna vinnas.

Den äldsta av nuvarande 2:dre maskinisterna är 47 år gammal och den yngsta 41 år. Andra styrmannen däremot anställas i regel direkt i denna befattning vid helt unga år. Befordringsmöjligheterna för maskinisterna äro sålunda synnerligen små, och de nödgas därför att under större delen av deras liv kvarbliva i en underordnad tjänsteställning, ehuru deras utbildning, övermaskinistexamen, berättigar dem till högre.

Angående tjänstgöringen torde få anföras, att under normala förhållanden trafiken å ångfärjerouterna är synnerligen livlig och torde under de kommande åren ökas ytterligare, varvid ett så stort antal turer som möjligt måste göras per dygn i följd under långa tidsperioder. Av maskinisterna och icke minst övermaskinisten kräves härvid en omsorg och tillsyn in i minsta detalj dag och natt som aldrig får slappna, och de största fordringar måste ställas på ej blott deras teoretiska kunskaper och praktiska erfarenhet utan även på deras förmåga av initiativ och omdöme samt fysiska vigör.

Det ansvar som vilar på dem måste därför anses vara synnerligen stort. Den obetydligaste glömska eller försummelse, den minsta brist på förutseende i maskinrummet kan för fartyget få de mest ödesdigra följder.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställes därför:

att övermaskinist av klass I sättes i 13:e lönegraden;

att övermaskinist av klass II sättes i 12:e lönegraden;

att en första maskinistbefattning inrättas å varje ångfärja, vilkas innehavare även tjänstgöra som reservövermaskinist och placeras i 11:e lönegraden;

att andra maskinistbefattningen sätts i 10:e lönegraden; samt

att tredje maskinistbefattningen sätts i 8:e lönegraden.

Stockholm den 2 maj 1919.

Jöns Pålsson.