

Nr 127.

Av herrar **Sundberg** och **Lindahl**, *angående lönegradsplacering av befattningshavare, som i samband med statens övertagande av enskild järnväg anställas vid statens järnvägar.*

I samband med statens övertagande av en enskild järnväg följer som en bilaga till köpekontraktet personalförteckning. I denna personalförteckning placeras de övertagna befattningshavarna i vissa angivna lönegrader. Sålunda komma stationskarlarna alltid i 5:e lönegraden. Själva övertagandet av järnvägen sker den 1 juli, under det att personalens uppförande på aktiv stat sker nästkommande 1 januari. Innan detta senare datum har personalsidan överläggningar med vederbörande distriktsbefäl vid statens järnvägar om de tjänster, som böra förekomma i statförslaget i anledning av detta nytillskott av anställda vid SJ. Därvid bestämmes bl. a., att vissa av de övertagna stationskarlarna med hänsyn till gällande regler vid SJ skola utföra trafikbiträdestjänst. De äldsta av de övertagna stationskarlarna ifrågakomma då alltid till dessa befattningar och komma sålunda redan från den 1 januari i 6:e lönegraden. Detta medför emellertid ingen löneökning, utan de erhålla i likhet med de övriga stationskarlarna, som placeras i 5:e lönegraden, samma löneklass.

Erfarenheten har sedan visat, att när någon tid gått, ytterligare behov av trafikbiträden finnes, vilket behov då fylles genom att en i 5:e lönegraden övertagen erhåller befordran till trafikbiträde. Detta innebär, att han enligt bestämmelserna får snedda och sålunda kommer en löneklass över dem, som äro äldre i tjänst, men som i likhet med dessa senare haft slutlön som stationskarl vid den enskilda järnvägen. Järnvägsstyrelsen har ansett, att de stationskarlar, som anställts i trafikbiträdestjänst den 1 januari, skola betraktas vara övertagna som trafikbiträden. På samma sätt förhåller det sig också med reparatörerna vid den enskilda banan. Dessa upptagas i nämnda personalförteckning i allmänhet i 6:e lönegraden. När man vid statbehandlingen sedan undersöker, hur stort antal av dessa skola erhålla tjänst vid statens järnvägar som reparatörer, har det inträffat, att av fem ha fyra förklarats behövliga och sålunda från den 1 januari anställts i 7:e lönegraden. Den femte har efter den 1 januari kvarblivit i 6:e lönegraden. Samtliga dessa fem, som hade slutlön vid den enskilda banan, inplacerades i 7:e löneklassen, fyra av dem i 7:e lönegraden och en i 6:e lönegraden. Sedan de varit i statens järnvägars tjänst någon tid,

förelåg ytterligare behov av en reparatör, varför den sistnämnde erhöll befordran, och då han därmed hade rätt till sneddnning, erhöll han 8:e löneklassen. De fyra första ha ansetts övertagna i 7:e lönegraden.

Det hela är en oformlighet, som har väckt stort missnöje, även om frågan i och för sig icke kan betraktas vara stor, då det icke gäller så många av de övertagna. Då kungl. järnvägsstyrelsen icke anser sig ha möjlighet att betrakta dessa övertagna såsom befordrade, när de erhålla en befattning den 1 januari, som i lönegradshänseende är högre än den, som angivits för dem i bilagd personalförteckning, få vi härmed hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att de, som med övertagandet av enskild järnväg anställas på aktiv stat vid statens järnvägar, skola betraktas ha erhållit befordran och därför få sneddningsregeln tillämpad på sig, därest de erhålla en befattning, som i lönegradshänseende är högre än den, som angivits för dem i köpekontraktet bilagd personalförteckning, kallad bilaga C.

Stockholm den 20 januari 1944.

Abel Sundberg.

Lars Lindahl.
