

## Nr 316.

Av herr **Johanson, Karl August**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken m. m.*

I anledning av det betänkande, som framlagts av personalsakkunniga vid statens järnvägar ang. ändrade förhållanden mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägars smalspåriga bandelar (SOU 1944:58), har Kungl. Maj:t i proposition nr 206 till innevarande års riksdag hemställt, att riksdagen måtte besluta godkänna vissa i propositionen avgivna förslag, avseende att fastställa placering i lönegrad för en del befattningar vid ifrågasvarande linjer.

Sälunda har departementschefen i enlighet med det yttrande, som ledamoten Christiansson av de sakkunniga avgivit och vilket yttrande biträts av allmänna lönenämnden, föreslagit att rälsbussförarna och motorvagnsförarna å sådana smalspåriga bandelar, som de sakkunniga betecknat såsom trafiksvaga, skola vara placerade i lönegrad A 7, medan däremot dessa befattningar å övriga smalspårslinjer skola vara hänförda till samma lönegrader som gälla för motsvarande befattningshavare vid normalspårslinjerna, alltså lönegrad A 8.

I övrigt har på grund av personalsakkunnigas betänkande genom av kungl. järnvägsstyrelsen vidtagna åtgärder frågan om vissa befattningars placering i lönegrad avgjorts, i det att exempelvis å linjen Karlskrona—Kristianstad samt i vissa tåg å linjen Kalmar—Berga tjänsten som tågbefälhavare skall fullgöras av konduktör, alltså befattningshavare i lönegrad A 8, under det att å de trafiksvaga smalspårslinjerna tjänsten som tågbefälhavare skall fullgöras av tjänsteman i lönegrad A 6, alltså trafikbiträde. Genom dessa av järnvägsstyrelsen vidtagna åtgärder samt under förutsättning att riksdagen bifaller de förslag, som departementschefen avgivit i den nämnda propositionen, kommer personal i åkande tjänst å hittills övertagna smalspårslinjer att bestridas av tjänstehavare i de olika lönegraderna enligt följande:

	Trafikstarka smalspårslinjer	Trafiksvaga smalspårslinjer
	lönegrad	lönegrad
Lokförare samt förare å stora motorvagnar (motorförare I) .....	A 10	A 10
Förare å övriga motorvagnar (motorförare II) .....	A 8	A 7
Rälsbussförare .....	A 8	A 7
Konduktör .....	A 8	A 6 (trafikbiträde)
Lokeldare .....	A 6	A 6 (maskinbiträde)

Av sammanställningen framgår, att det även återstår att avgöra frågan om lokpersonalens placering i lönegrad å de smalspårslinjer, som icke kunna hänföras till trafiksvaga sådana. De sakkunniga ha konstaterat, att vid vissa smalspårslinjer trafikomfattningen och arbetsuppgifterna äro av sådan art, att personalen bör erhålla samma placering i lönegrad, som gäller vid normalspårslinjerna. Sakkunniga ha också beträffande de linjer, som därvid skulle kunna hänföras till mera trafikstarka sådana, föreslagit sådan likställighet i fråga om befattningarna konduktör, motorförare II och rälsbussförare. Järnvägsstyrelsen har i detta avseende följt sakkunnigas förslag.

Då de sakkunniga genom sin utredning kommit till ett dylikt resultat är det anmärkningsvärt, att de sakkunnigas majoritet i fråga om *lokpersonalens* placering icke kunnat biträda ledamoten Christianssons yttrande, i vilket föreslås att även lokpersonalen skulle jämföras med motsvarande befattningshavare vid normalspårslinjerna, varvid alltså lokförare skulle vara placerad i lönegrad A 12 och lokeldare i A 7. De sakkunnigas majoritet har därvid endast hänvisat till, att riksdagen så sent som 1940 tagit ställning till frågan om lokpersonalens placering i lönegrad. Järnvägsstyrelsen har i detta avseende biträtt de sakkunnigas majoritet, och då heller icke departementschefen i sin proposition föreslagit någon ändrad placering för lokpersonalen, anser jag det ofrånkomligt att i detta sammanhang denna fråga avgöres och att vid de mera trafikstarka smalspårslinjerna även lokpersonalen erhåller placering i samma lönegrader, som gälla för motsvarande grupper vid normalspårslinjerna.

Riksdagens beslut 1940, att lokförarna vid smalspårslinjerna skola vara placerade i lönegrad A 10 och lokeldarna i lönegrad A 6, var en följd av en framställning från järnvägsstyrelsen den 30 december 1939. Anledningen till järnvägsstyrelsens framställning får förklaras av, att statens järnvägar under 1940 skulle övertaga en del smalspåriga järnvägar och att bland dessa smalspårslinjer funnos två banor med synnerligen låg trafikkapacitet, nämligen Östra Smålands och Mönsterås järnväg. Även om genom detta riksdagens beslut lokpersonalen vid samtliga hittills övertagna smalspåriga linjer placerats i lönegraderna A 10 resp. A 6, måste givetvis i anslutning till den genom de sakkunnigas utredning inträdda förändringen för övriga befattningar även lokpersonalen å nämnda linjer erhålla den placering, som den företagna utredningen giver anvisning om.

Vid riksdagens beslut 1940 förelåg ingen utredning, som utvisade, att även de smalspåriga linjerna inbördes uppvisa mycket skiftande trafikkapacitet och att en del av dessa linjer i detta avseende äro jämförbara med normalspårslinjerna. Då man nu genom de gångna årens erfarenhet och den av personalsakkunniga företagna utredningen kunnat konstatera, att det är fullt motiverat, att personalen vid vissa av dessa linjer erhåller samma löneställning, som

gäller vid normalspårslinjerna, är det därvid enligt min mening ofrånkomligt, att även lokpersonalen erhåller en placering, som korresponderar med denna grupps arbetsuppgifter och ansvarsställning.

I fråga om den bandel, som nu närmast är aktuell — Karlskrona-Kristianstad — kan konstateras, att i fråga om sådana faktorer som antal tåg, tågens vikt och hastighet, lokens vikt, dragkraft och tekniska utrustning samt personalens arbetsuppgifter i övrigt äro fullt jämförbara med motsvarande förhållanden å många normalspårslinjer och därför motivera, att även lokpersonalen placeras i samma lönegrader, som gälla vid normalspårslinjerna. Betr. denna personalgrupps tjänstgöringsförhållanden å den nämnda linjen kan nämnas, att vederbörande sektionsbefäl ansett sig kunna medgiva normaltids för denna personal, innebärande att tjänstgöringstiden skall understiga den fastställda maximitiden av 208 timmar per 30 dagar.

Starka och tungt vägande skäl tala sålunda för att även lokpersonalen vid de s. k. trafikstarka smalspårslinjerna erhåller en med övriga personalgrupper likvärdig ställning och placeras i de lönegrader, som gälla för personalen vid normalspårslinjerna. Skulle lokpersonalen icke tillerkännas den likställighet med motsvarande grupper vid normalspårslinjerna, som ernåtts för övriga personalgrupper, skulle förstämda personalgrupp med rätta komma att betrakta detta som en ooberättigad undervärdering av dess arbetsuppgifter.

I detta sammanhang bör även erinras om motorförarnas ställning. Beträffande motorförarna gäller f. n., att denna personalgrupp skall rekryteras från lokpersonalen, och den omständigheten att en lokeldare befordras till motorförare II medför icke, att han förlorar sin rätt att i enlighet med sin turordning erhålla befordran till lokförare.

Vid normalspårslinjerna hänföras befattningarna motorförare I till lönegrad A 12 (lokförare) motorförare II och rälsbussförare till lönegrad A 8, och det skulle för lokpersonalen komma att te sig synnerligen egendomligt, om å de med normalspårslinjerna jämförbara smalspårslinjerna motorförare I skulle hänföras till lägre lönegrad. Några som helst sakliga skäl för en dylik inkonsekvens i fråga om placeringen torde icke kunna åvägbringas, och de vägande skäl, som de sakkunniga anført för att å de ifrågavarande linjerna befattningarna konduktör, motorförare II och rälsbussförare skola likställas med motsvarande befattningshavare vid normalspårslinjerna, kunna givetvis också med samma styrka åberopas för att även motorförare I, lokförare och lokeldare skola beredas likställighet med motsvarande grupper vid normalspårslinjerna.

Det måste därför framstå som ett rättfärdighetskrav att denna likställighet genomföres även för lokpersonalens vidkommande och därest så sker, kommer större enhetlighet att åvägbringas i fråga om den åkande tjänsten å statens järnvägar. Denna tjänst skulle därefter komma att bestridas av befattningshavare enligt följande:

	Normalspårslinjer och trafikstarka smalspårslinjer lönegrad	Trafiksvaga smalspårslinjer lönegrad
Lokförare samt förare å stora motorvagnar (motorförare I) .....	A 12	A 10
Förare å övriga motorvagnar (motorförare II) .....	A 8	A 7
Rälsbussförare .....	A 8	A 7
Konduktör .....	A 8	A 6 (trafikbiträde)
Lokeldare .....	A 7	A 6 (maskinbiträde)

Med hänvisning till det anförda får jag därför hemställa,

att riksdagen, med bifall till vad departementschefen i övrigt i proposition nr 206 föreslagit betr. befattningar för den åkande tjänsten å smalspårslinjerna, måtte besluta, att å den smalspåriga bandelen Karlskrona—Kristianstad samt å sådana i fortsättningen övertagna linjer, som enligt av personalsakkunniga anvisade normer kunna komma att hänföras till s. k. trafikstarka smalspårslinjer, befattningarna lokförare och lokeldare skola hänföras till samma lönegrader, som gälla för motsvarande befattningar vid normalspårslinjerna.

Stockholm den 19 mars 1945.

*Karl Aug. Johanson.*