

**Nr 271.**

Av herr **Ericsson, Carl Eric**, och herr **Wetter**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående vissa avlönings- m. fl. anslag under riksstatens fjärde huvudtitel för budgetåret 1946/47.*

I Kungl. Maj:ts proposition (120) angående vissa avlönings- m. fl. anslag under riksstatens fjärde huvudtitel för budgetåret 1946/47 föreslås beträffande sjökarteverket en betydligt förbättrad löneställning för flera tjänstemän. För kontrollstationsföreståndarna i Stockholm, Göteborg och Malmö har — trots upprepade framställningar från sjökarteverkets styrelse — någon liknande förbättring icke föreslagits, utan skulle dessa tjänstemän allt fortfarande bibehållas i sin extra ordinarie anställning samt i samma lönegrad som förut.

Enligt vårt förmenande innebär detta förslag en uppenbar underskattning av dessa tjänstemäns uppgifter, arbete och ansvar. Deras verkliga uppgifter inskränka sig icke till vad som omtalas i propositionen. Enligt instruktionen för sjökarteverket åligger det nämligen instrumentkontrollavdelningen bland annat att med uppmärksamhet studera de magnetiska företeelserna å fartyg samt nya kompasskonstruktioner och metoder för kompensering etc. Det väsentliga arbetet med detta utföres just av föreståndarna i samband med kontrollarbetet. Godkännes ej ett instrument skall enligt sedan kontrollväsendets tillkomst tillämpad praxis tjänstemannen upplysa vederbörande om dettas fel samt hur rättelse skall ske. Sökandet efter fel kan vara ytterligt tidsödande och förutsätter ingående kunskaper och erfarenhet. Härtill kommer, att enligt vunna erfarenheter en viss felfri kompass kan fungera utmärkt på ett visst fartyg, men är oanvändbar på ett annat. Vid undersökning ombord finner man, att en helt annan kompasstyp måste insättas eller kompassplatsen ändras eller en specialbyggd kompass konstrueras. De enda tjänstemän, som kunna lämna anvisningar i dessa för vår sjöfart och vår kompassfabrikation så viktiga frågor, äro just kontrollstationsföreståndarna. För det nu omtalade arbetet uppbär tjänstemannen givetvis ingen extra ersättning. Med hänsyn till arbetsuppgifternas betydelse är det angeläget, att föreståndarna avlönas så att de icke ha anledning att känna sig tillbakasatta eller orättvist behandlade.

Det synes icke osannolikt att utredningsmannens uppgift, att vissa föreståndare för arbetet med kompassjusteringar uppbära extra ersättningar, menligt inverkat på vederbörandes ställningstagande till föreståndarnas lönefråga. Med

anledning härav må framhållas, att dessa frivilliga åtaganden ligga helt utom tjänsten. Det bör även framhållas att sjöfarten särskilt under krigstiden varit synnerligen beroende av tillgången på kompetenta kompassjusterare. Förutvarande chefen för sjökartverket insåg väl detta förhållande och jämväl nyttan för tjänsten av att föreståndarna utförde sådana justeringar, varför han gav tillstånd till tillfällig förskjutning av arbetstiden för justeringsändamål. Att detta arbete med kompassjustering inkräktat å den för vederbörande stadgade arbetstiden har icke visats. I detta sammanhang må erinras om att andra tjänstemän t. ex. lotsbefäl, navigationslärare m. fl. också utföra justeringar under liknande förhållanden utan att detta inverkat på deras löneställning.

Vidare må framhållas, att föreståndaren i Stockholm innehaft sin tjänst sedan 1923 och att han arbetat i samma fack sedan 1919, alltså 26 år, föreståndaren i Malmö sedan 1924, alltså 22 år. Det måste kännas nedsättande och orättvist att efter så långa tjänstetider i samma verk icke kunna erhålla den fastare anställning som ordinarieskapet medför.

Vad beträffar föreståndarnas lönegradsplacering må erinras om att under åren 1936 och 1937 styrelsen för sjökartverket verkställde utredning av dessa föreständares löneförhållanden, varvid det ansågs, att de borde sättas i samma lönegrad som adjunkterna i navigationsskolorna och på ordinarie stat. I avslutning härtill framhöll också chefen för sjökartverket i sina anslagsäskanden för budgetåret 1938/39 att »Beträffande jämförelsen mellan föreståndarnas och navigationsskoleadjunkternas kompetens har i styrelsens för sjökartverket ovannämnda yttranden bland annat framhållits, att kompetensfordringarna äro mycket likartade, samt att av föreståndarna dessutom erfordras kännedom om såväl inhemska som utländska författningar och förfaringssätt. *Härtill kan läggas, att på kontrollstationsföreståndarna i många fall vilar ett självständigt praktiskt ansvar av betydande räckvidd för sjöfartssäkerheten.*» . . . samt att »Med anledning härav och under hänvisning till bifogade remisshandlingar får jag föreslå, att styrelsen hemställer, att föreståndarna för sjökartverkets kontrollstationer i Stockholm, Göteborg och Malmö uppföras å ordinarie stat med placering i lönegrad B 23.»

I sitt utlåtande över nämnda framställning framhöll marinförvaltningen bland annat: »Vad först angår frågan rörande lönereglering för kontrollstationsföreståndarna i Stockholm, Göteborg och Malmö har marinförvaltningen icke något att erinra emot att dessa placeras i samma lönegrad som adjunkterna vid navigationsskolorna» . . .

I anledning av allmänna civilförvaltningens lönenämnds yttrande att den omständigheten, att föreståndarna faktiskt innehade högre kompetens än instruktionen fordrar, saknar betydelse, må framhållas, att särskilt med hänsyn till den snabba utvecklingen på detta område det är av stor betydelse, att befattningshavarna besitta tillräckliga kunskaper för att kunna fullgöra sina uppgifter. Framhållas må även, att det är ungefär 40 år sedan kompetenskra-

ven för föreståndarna utformades och att de tekniska kompetenskraven såväl inom statsförvaltning som näringsliv avsevärt skärpts.

Under hänvisning till ovanstående få vi hemställa att riksdagen måtte besluta,

dels att föreståndarna vid sjökarteverkets kontrollstationer i Stockholm, Göteborg och Malmö må erhålla ordinarie anställning,

dels ock att dessa föreståndare må placeras i 23 lönegraden.

Stockholm den 20 mars 1946.

*Carl Eric Ericsson.*

*E. Wetter.*

---