

Nr 162.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning av frågan om statens övertagande av sjöfartsanstalterna å Vänern.

(1:a avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Åman* (I: 1) och den andra inom andra kammaren av herr *Nihlfors* (II: 9), har hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att frågan angående statens övertagande av säkerhetsanstalterna i Vänern för allsidig utredning hänskjutes till den år 1950 tillsatta utredningen rörande vissa administrativa organisationsfrågor på sjöfartens område.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Hesselbom* och *Birger Andersson* (I: 2) och den andra inom andra kammaren av herr *Svensson* i Alingsås *m. fl.* (II: 10), hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om en allsidig utredning av frågan om statens övertagande av sjöfartsanstalterna å Vänern, innefattande denna utredning jämväl frågan om livräddningstjänst och isbrytning, samt att Kungl. Maj:t till riksdagen inkommer med de förslag vartill utredningen kan föranleda.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, hänvisas till motionerna I: 1 och II: 10.

Över motionerna har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttrande begärts av *Venerns seglationsstyrelse*, vilket yttrande fogats till detta utlåtande (Bilaga).

Utskottet vill erinra om att frågan om sjöfartsanstalternas å Vänern ställning i förhållande till det allmänna vid flera tillfällen har varit föremål för utredningar. Senast vid 1947 års riksdag framfördes motion om anstalternas förstatligande. Andra kammarens tredje tillfälliga utskott, till vilket motionen hänvisades, avstyrkte enhälligt bifall till densamma. Detta blev också andra kammarens beslut. Utskottet i fråga, som hade inhämtat yttranden från ett flertal av ärendet berörda myndigheter, uttalade, att av den företagna utredningen i ämnet framginge, att anstalterna för sjöfarts-säkerheten å Vänern icke lämnade rum för befogade erinringar. Tvärtom hade, framhöll utskottet, vid inspektion av lotsstyrelsen deras funktionsdugliga skiek vitsordats. Ur ren säkerhetssynpunkt syntes enligt utskottets mening alltså bärande skäl för förstatligande ej föreligga.

Utskottet framhöll vidare, att en förutsättning för bibehållande av nuvarande organisationsform borde vara en anpassning av personalens anställnings- och avlöningsvillkor till en standard, som gällde i fråga om

jämförliga nutida förhållanden. Med hänsyn till vad utredningen härutinnan utvisat fann utskottet jämväl på denna punkt anledning icke vara för handen för anstaltarnas förstatligande.

Vad de nu föreliggande motionerna beträffar, ha, enligt vad seglationsstyrelsen i sitt yttrande i ämnet framhållit, under senare år mycket betydande utbyggnads- och förbättringsarbeten verkställts. Härigenom har, vilket utskottet också under hand från lotsstyrelsen fått bekräftat, anstaltarnas funktionsduglighet i såväl nautiskt som fyrtekniskt hänseende ytterligare förbättrats sedan år 1947. Utskottet anser därför, att ett statens övertagande av seglationsstyrelsens verksamhet icke torde vara nödvändigt för att tillgodose Väner-n-sjöfartens berättigade krav på ett tillförlitligt system av säkerhetsanstalter.

I de nu väckta motionerna synes särskilt omsorgen om de anställdas ekonomiska villkor ha medverkat till utredningsförslaget om anstaltarnas förstatligande. Seglationsstyrelsen framhåller härutinnan, att vid bedömning av personalens anställningsförhållanden bör beaktas, att arbetsuppgifterna icke äro helt jämförbara med motsvarande personalgruppers hos lotsverket. Sålunda ingå i kronolotsarnas åligganden betydande uppgifter, som icke åvila Väner-n-lotsarna, vilka senare äro lediga med full lön två å tre månader på året under den tid, isförhållandena omöjliggöra sjöfartens upprätthållande. Vad beträffar lönevillkoren erinras om att för Väner-n-lotspersonal gäller kollektivavtal mellan seglationsstyrelsen och Sveriges fartygsbefälsförening. Efter konflikt har innevarande år uppgörelse träffats mellan parterna enligt ett av statens förlikningsman uppgjort förslag. Fyrvaktarpersonalen är ansluten till Svenska sjöfolksförbundet. Denna personals anställningsförhållanden äro reglerade enligt kollektivavtal, som jämväl dagteknats detta år. I motionerna framhålles som en allvarlig brist i personalens anställningsvillkor, att pensionsfrågan icke ordnats. Av seglationsstyrelsens yttrande framgår emellertid, att fyrpersonalens pensionsförhållanden numera blivit reglerade genom avtal mellan styrelsen och Svenska sjöfolksförbundet. Vidare har styrelsen med Sveriges fartygsbefälsförening träffat avtal om normer för pensionering av till detta förbund anslutna befattningshavare. Slutligen har tjänstefartygspersonalens pensionsfråga under sistlidna mars månad blivit definitivt löst.

Av det anförda framgår sålunda, att anställnings- och löneförhållandena för här ifrågakvarande personal numera ha ordnats genom avtal. Vid angivna förhållande synes utskottet i jämväl nu berörda avseende anledning icke finnas för ett förstatligande av Väner-n-anstalterna.

Icke heller i övrigt finner utskottet några nya omständigheter ha framkommit, sedan frågan senast behandlades i riksdagen, som motivera ett frångående av den nuvarande organisationsformen för sjöfartsanstalterna å Väner-n. Lotsstyrelsen, som under hand hörts av utskottet, delar denna uppfattning och har tillagt, att en övergång till statsdrift torde av allt att döma bli förenad med betydande utgifter för statsverket. Härtill kommer,

att med den insyn och kontroll, som staten har beträffande såväl seglationsstyrelsens sätt att omhändera säkerhetsanstalterna som styrelsens ekonomi, statsmakterna ha möjlighet att ingripa så snart så skulle visa sig påkallat.

Vad beträffar den i motionerna berörda frågan om livräddningsväsendet och isbrytningen å Vänern vill utskottet framhålla, att dessa uppgifter icke ingå i seglationsstyrelsens uppdrag och alltså äro för sin lösning oberoende av frågan om styrelsens förstatligande. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att 1944 års riksdag godkände en av Kungl. Maj:t då framlagd plan för ordnande av statens isbrytarverksamhet, enligt vilken staten numera medverkar vid isbrytning i bl. a. Vänern. Utskottet har under hand inhämtat, att undersökning för närvarande pågår rörande utvidgning av denna medverkan. Vidare må erinras om att frågan om den framtida organisationen av livräddningsväsendet till sjöss enligt Kungl. Maj:ts beslut den 27 november 1953 är föremål för särskild utredning.

Med hänsyn till det anförda och med förmälan, att den i motionerna I: 1 och II: 9 berörda sjöfartsorganisationsutredningen numera slutfört sitt arbete, anser utskottet skäl icke föreligga för igångsättande av en utredning om statens övertagande av sjöfartsanstalterna å Vänern. Utskottet vill emellertid framhålla, att utskottet förutsätter, att seglationsstyrelsen skall finna angeläget att anpassa sin interna organisation efter nutida förhållanden.

Utskottet hemställer,

- a) att motionerna I: 1 och II: 9 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda;
- b) att motionerna I: 2 och II: 10 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 9 november 1954.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar Gustaf Karlsson, Ohlon, Näsgård, Gillström, Pålsson, Hesselbom, Einar Persson, Birger Andersson, Edvin Thun, Erik Svedberg, Holmqvist, Olsén, Aastrup och Lundgren; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmborg i Skövde, Bergström, Andersson i Malmö, Lindholm, Rubbestad, Åkerström, Staxäng, Thapper, Gustafsson i Stockholm, Hansson i Skegrie, Löf-roth och fröken Ager.

Reservation

av herrar *Hesselbom* och *Birger Andersson*.

Bilaga.

Till Riksdagens statsutskott.

I likalydande motioner till årets riksdag nr I: 1 och II: 9 ha herrar V. Åman och F. Nihlfors föreslagit, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att frågan angående statens övertagande av säkerhetsanstalterna i Vänern för allsidig utredning hänskjutes till den år 1950 tillsatta utredningen rörande vissa administrativa organisationsfrågor på sjöfartens område.

Vidare ha i likalydande motioner nr I: 2 och II: 10 herrar K. Hesselbom m. fl. och P. Svensson i Alingsås m. fl. föreslagit, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om en allsidig utredning av frågan om statens övertagande av sjöfartsanstalterna å Vänern, innefattande förutom denna utredning jämväl frågan om livräddningstjänsten och isbrytningen, samt att Kungl. Maj:t till riksdagen inkommer med det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Över motionerna har Venerns seglationsstyrelse anmodats avgiva yttrande. I anledning härav får styrelsen anföra följande.

Venerns seglationsstyrelse tillkom år 1813 genom beslut av Kungl. Maj:t, varigenom det uppdrogs åt en direktions att hava överinseendet över segelfartens förbättrande å sjön Vänern. Nu gällande stadgar för styrelsen, vilka fastställts av Kungl. Maj:t den 20 februari 1920, bifogas såsom bil. A* till denna skrivelse. Av stadgarnas 1 § framgår styrelsens uppgift, vilken är att handhava och vårda de anstalter till betryggande av sjöfarten å Vänern, som på grund av Kungl. Maj:ts beslut den 24 november 1813, den 6 maj 1886 och den 14 februari 1908 redan förefinnas eller framdeles komma att åvägabringas.

Av besluten framgår klart omfattningen av styrelsens arbetsuppgifter, vilka äro att handhava lotsningen, fyrinrättningar och sjömärken. Däremot har styrelsen — såsom vissa av motionärerna synas hava förutsatt — icke att befatta sig vare sig med livräddningsväsendet eller isbrytningen.

Styrelsen skall enligt stadgarna bestå av elva ledamöter. Av dessa utses fyra av fartygsägare och industriidkare på landet i de till Vänern gränsande länen. I städerna Göteborg, Vänersborg, Lidköping, Mariestad, Kristinehamn, Karlstad och Åmål boende fartygsägare, handlande och industriidkare välja var för sin stad en ledamot. Valet sker när det gäller landsbygdsrepresentanterna inför vederbörande länsstyrelse och i fråga om stadsrepresentanterna inför respektive magistrater.

Styrelsen utser inom sig ett verkställande utskott om tre personer jämte en suppleant.

Styrelsens verksamhet står under Kungl. Lotsstyrelsens överinseende.

Till bestridande av kostnaderna för verksamheten äger styrelsen uppbära seglationsavgifter enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa, se bil. B.* Därjämte äger styrelsen utfärda taxa för lotspengars upptagande i huvudsaklig överensstämmelse med de för dylika taxor allmänt gällande grunder.

* Ej här medtagna.

I Kunglig skrivelse den 4 november 1932 (nr 493) finnes bestämmelse om skyldighet för fartygsbefälhavare att om lots önskas anlita lotsbiträde av hos styrelsen anställda lotsar. Styrelsens lotstaxa bifogas som bilaga C.*

Styrelsen har i sin tjänst anställda en verkställande direktör, en kassaförvaltare och en lotsbefälhavare. Personalen i övrigt, som uppgår till sammanlagt 50 personer, fördelar sig i huvudsak på kategorierna: lotsar, fyrpersonal, tillsyningsmän, prickhållare och besättning på tjänstefartyget »Polstjärnan».

För lotspersonalen gäller kollektivavtal mellan styrelsen och Sveriges Fartygsbefälsförening. Efter konflikt har den 6 februari 1954 uppgörelse träffats mellan parterna enligt bilagda av Statens förlikningsman uppgjorda förslag, bil. D.*

Styrelsens fyrvaktarpersonal är ansluten till Svenska Sjöfolksförbundet. Rörande anställningsförhållandena gäller kollektivavtal av den 17 februari 1954, se bil. E.*

Löner och arvoden till personalen framgår vidare av närlagda förteckningar, bil. F—H.*

Vid ett studium av avlöningslistorna måste man hålla i minnet, att en betydande andel av personalen utgöres av deltidsanställda. Dessa äro på listan utmärkta med D.

Det ekonomiska resultatet av styrelsens verksamhet framgår av närlagda berättelser för åren 1952 och 1953, bil. I—J.*

Den framstöt för förstatligande av Venerns seglationsstyrelsens verksamhet, som nu företagits av motionärerna, har föregåtts av flera liknande framställningar, av vilka den senaste utgjordes av en motion som herr Lindberg väckte vid 1947 års riksdag i Andra kammaren. Efter att ha hört lotsstyrelsen, kommerskollegium, länsstyrelsen i Värmlands län, Venerns seglationsstyrelse, Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening och Landsorganisationen i Sverige beslöt Andra kammarens tredje tillfälliga utskott i utlåtande nr 9 hemställa, att motionen icke måtte föranleda någon kammarens åtgärd. Detta blev jämväl riksdagens beslut.

De skäl som vid olika tillfällen och nu senast av årets motionärer anförts för förstatligande av seglationsstyrelsens uppgifter kunna sammanfattas under följande huvudpunkter:

1) att seglationsstyrelsens arbetsuppgifter skulle vara alltför omfattande för att kunna lösas i nuvarande organisation och med de begränsade medel, som står till styrelsens förfogande,

2) att de avgifter, styrelsen har rätt att uppbära, skulle vara alltför betungande för sjöfarten på Vänern, samt

3) att styrelsen för att kunna uppnå balans mellan intäkter och utgifter skulle nödgas tillgripa utvägen att underbetala anställd personal.

I det följande vill styrelsen upptaga dessa tre huvudpunkter till närmare diskussion.

Vad först angår styrelsens möjligheter att handha åt den anförtrodda arbetsuppgifter kan styrelsen av naturliga skäl icke själv avgiva ett värdeomdöme. Styrelsen nöjer sig därför med att härutinnan hänvisa till de uttalanden som gjorts av lotsstyrelsen, vilken är tillsynsmyndighet över styrelsens förvaltning, ävensom av andra institutioner. I sitt förut omnämnda remissvar till 1947 års riksdag anförde lotsstyrelsen i denna del bl. a. följande: »Enligt lotsstyrelsens uppfattning har seglationsstyrelsen,

* Ej här medtagna.

särskilt i betraktande av de till beloppen begränsade intäkter styrelsen ägt uppbära, på ett förtjänstfullt sätt sörjt för anskaffande, istandsättande och drift av de säkerhetsanstalter för den allmänna sjöfarten som finnas å Väneren. Det får anses, att, bortsett från att något ordnat livräddningsväsende ännu icke upprättats för Väneren, där i drift varande säkerhetsanstalter i stort sett nöjaktigt tillgodose sjöfartens behov. Några klagomål i sådant hänseende från sjöfartskretsar har icke heller försports».

Sedan detta utlåtande avgavs har mycket omfattande utbyggnads- och förbättringsarbeten verkställt. Sålunda ha fr. o. m. 1951 t. o. m. innevarande år 23 fyrar moderniserats genom borttagande av veklampa och införande av helautomatiska system, elljus med Aga- eller Dalén-ljus. I samband med fyrarnas modernisering har elljus indragits i resp. bostäder där så varit möjligt. Med 1954 års utgång torde samtliga fyrinrättningar vara automatiserade. Mistsignalstationen Gälle Udde har i samband härmed fått eldriven supertyfon.

Mindre separata elverk ha installerats och dessa följas av ytterligare fyra stycken på öar med personalbostäder, därav ett på Lurö i samarbete med statliga myndigheter och landsting.

Samtliga bostäder hava genomgått och reparerats i samband härmed.

Ny fyr har uppförts vid inloppet till Otterbäcken.

Fyra lysbojar ha indragits och i tre fall ersatts med fasta Aga-ljus, detta för att erhålla säkrare navigering vintertid i trånga leder när isen sätter in.

Styrelsen är övertygad att lotsstyrelsens goda uppfattning om verksamheten ytterligare befästs genom de senare årens erfarenheter.

Kommerskollegium uttalade vid samma tillfälle att någon anmärkning mot det sätt, varpå seglationsstyrelsen ombesörjt sina uppgifter, icke framkommit och att föreliggande yttranden gåve vid handen, att seglationsstyrelsen hittills väl fyllt de krav som rimligtvis kunde ställas på den i fråga om såväl underhåll som utbyggnad av säkerhetsanstalterna för sjöfarten i Väneren.

Länsstyrelsen i Värmlands län förmenade vid samma tillfälle, att seglationsstyrelsen på ett förtjänstfullt sätt fullgjort sina uppgifter och att det kunde förutses att seglationsstyrelsens verksamhet även framdeles komme att handhas på ett för sjöfarten i Väneren tillfredsställande sätt.

Sveriges redareförening anförde, att den bland de rederier, vilka bedreve trafik på Väneren, inhämtat att några anmärkningar mot vare sig lotsningen eller säkerhetsanstalterna icke förelåge, utan att man från seglationsstyrelsens sida alltid syntes ha vinnlagt sig om att på bästa sätt söka tillgodose trafikanternas berättigade anspråk härutinnan.

Slutligen anförde Andra kammarens tredje tillfälliga utskott vid 1947 års riksdag för egen del följande. »Av den nu företagna utredningen i ämnet framgår, att anstalterna för sjöfartssäkerheten icke lämnar rum för befogade erinringar. Tvärtom har vid inspektion av lotsstyrelsen deras funktionsdugliga skick vitsordats. Seglationsstyrelsen har därjämte framhållit sin avsikt vara, att under den närmast kommande tiden än mer förbättra dem. Anstalterna stå för övrigt redan nu under viss kontroll av lotsmyndigheterna. Ur ren säkerhetssynpunkt synes därför bärande skäl för förstatligande ej föreligga.»

Årets motionärer ha icke riktat några anmärkningar mot styrelsens förvaltning i denna del. Tvärtom framhålles det i motionen av herr Åman,

att verksamheten förmått investera erforderliga medel för utbyggande av fyrar och andra säkerhetsanstalter och att verksamheten numera vilar på en god ekonomisk grund.

Av det anförda framgår enligt styrelsens mening med full klarhet, att ett förstatligande av styrelsens verksamhet icke är nödvändigt för att tillgodose Vänersjöfartens berättigade krav på ett tillförlitligt system av säkerhetsanstalter.

Styrelsen övergår härefter till *punkt 2* av de skäl, som ansetts kunna tala för förstatligande, nämligen att de avgifter styrelsen upptar skulle vara betungande. Dessa avgifter äro som tidigare angivits av två slag, nämligen seglationsavgifter och lotspenningar.

Seglationsavgiften motsvarar endast en sjättedel av de avgifter, som utgå för trafiken i Trollhätte kanal. Avgifterna på Väneren kunna icke jämföras med avgifterna på kusten, då de uträknas efter helt andra grunder. Storleken på avgifterna framgår av bil. B.

De uppburna lotspengarna uppgick 1952 till kr. 61 027: 10 och för 1953 till kr. 34 708: —. Någon lotsplikt föreligger icke och endast 5 % av de fartyg som befarit Väneren har under senare år anlitat lots. De uppburna lotsersättningarna kunna omöjligt anses oskäligt höga, ca 50 % av avgiften på kusten, då de icke ens varit tillräckliga för att under 1953 täcka styrelsens egna kostnader för lotsningen.

Även frågan om avgifternas höjd var föremål för behandling vid riksdagens prövning av kravet på förstatligande år 1947.

I denna del anförde *lotsstyrelsen* i sitt utlåtande bl. a., att även om seglationsavgifterna å Väneren skulle komma att bortfalla i händelse av statens övertagande av bestyret med sjöfartsanstalterna — något varom styrelsen för egen del icke var i tillfälle att uttala någon bestämd uppfattning — styrelsen dock ville framhålla, att avgiften ifråga icke torde vara den mest betungande av de avgifter, vilka belasta sjöfarten å Väneren. Seglationsavgiften torde för övrigt i sista hand drabba de vid Väneren boende lastemottagarna och exportörerna, vilkas intressen vore företrädda inom seglationsstyrelsen.

Kommerskollegium anförde, att dessa avgifter — såvitt en av handelskammaren i Karlstad hos de större trafikanterna gjord rundfråga givit vid handen — i allmänhet icke ansåges särskilt betungande och i vart fall kompenseras av de fördelar en i förhållande till staten relativt fristående organisation ansåges medföra.

Även *länsstyrelsen i Värmlands län* återopade nyssnämnda rundfråga och konstaterade att de utgående seglationsavgifterna icke syntes vara av den storleksordning, att de kunde anses inverka på sjöfartens bärighet.

Det sagda synes vara tillräckligt för att fastslå att seglationsavgifter och lotspenningar varken äro eller av de närmast berörda trafikanterna uppfattats som en belastning på sjöfarten av större betydelse. Då det därjämte icke vid ett eventuellt förstatligande utan vidare kan anses säkert att seglationsavgifterna skulle försvinna eller minskas kunna dessa avgifter i och för sig icke utgöra något skäl för förstatligande.

Styrelsen kommer då slutligen över till den *tredje* punkten, nämligen hänsynen till personalen. Synpunkter av detta slag synas ha varit de dominerande för årets motionärer. Påfallande är att motionerna ha tillkommit under intrycken av de förhållanden och stämningar, som varit

rådande under den arbetskonflikt som pågick på hösten 1953 mellan styrelsen och lotspersonalen. Då denna konflikt nu är löst och parterna enats om de förmåner för personalen, som föreslagits av statens förlikningsman, synes det icke finnas anledning för styrelsen att här upptaga de frågor om vilka olika meningar rått till förnyad diskussion.

Som redan torde ha framgått av de löneuppgifter m. m., som tidigare i denna skrivelse har åberopats, är personalens ställning i lönehänseende ingalunda dålig, vilket emellertid motionärernas skrivsätt är ägnat att förmoda. Tvärtom har styrelsen allvarligen sökt uppfylla den förutsättning, som vid 1947 års riksdagsbehandling angavs för nuvarande organisationsform, nämligen en anpassning av personalens anställnings- och avlöningsvillkor till en standard som gäller »i fråga om jämförliga nutida förhållanden». En sådan personalpolitik har även varit ofrånkomlig för att under den överfulla sysselsättning som varit rådande under senare år få behålla kvalificerad personal. Att styrelsen lyckats med sin lönepolitik bestyrkes av det faktum, att under senare år endast två man lämnat sin anställning för att övergå till annan tjänst eller verksamhet. Några svårigheter att återbesätta de ledigblivna tjänsterna har styrelsen icke haft. Beträffande personalens ställning uttalade *lotsstyrelsen* år 1947 i sitt tidigare åberopade yttrande bl. a., att styrelsen icke vore helt övertygad om att personalen vid Vänerns säkerhetsanstalter vid ett förställdande skulle kunna beredas samma förmåner som utgått till närmast motsvarande grupper av lotsverkets personal. Enligt vad som blivit för lotsstyrelsen upplyst, torde i allt fall en betydande del av den hos seglationsstyrelsen anställda personalen ha stora möjligheter till utövande av förvärvsarbete vid sidan av sin tjänstgöring.

Vid bedömande av personalens anställningsförhållanden är det nödvändigt att hålla i minnet, att arbetsuppgifterna icke äro helt jämförbara med motsvarande personalgruppers hos lotsverket. Som ett exempel vill styrelsen anföra, att i kronolotsarnas åligganden ingår bl. a. tjänst i lotsbåt, utkikstjänst, prickhållning och underhållsarbete, medan dessa arbetsuppgifter icke åvila Vänerlotsarna. Kronolotsarna lotsa vidare fartyg upp till 25 000 ton, Vänerlotsarna fartyg om högst 2 500 ton. Vänerlotsarna äro lediga med full lön två å tre månader på året under den tid isförhållandena omöjliggöra sjöfart i Trollhätte kanal och Väneren.

I motionen I: 1 har något polemiskt åberopats ett fall där en person efter 30 års tjänst erhållit pension med endast 300 kronor per år. Styrelsen har sig icke bekant vilket fall motionären här åsyftat. Säkerligen har det legat långt tillbaka i tiden och icke varit fråga om pension utan om en gratifikation till en icke pensionsberättigad. Pensionsförhållandena ha nu för fyrapersonalens del blivit reglerade genom avtal mellan styrelsen och Svenska Sjöfolksförbundet. Styrelsen har vidare med Sveriges Fartygsbefälsförening träffat avtal om normer för pensionering av till detta förbund anslutna befattningshavare. Tjänstefartygspersonalens pensionsfråga har i mitten av mars detta år blivit definitivt löst. Enligt styrelsens mening har personalens anställnings- och löneförhållanden fått en sådan utformning att berättigade anmärkningar icke kunna framställas. Den omständigheten i och för sig att olika meningar i hithörande frågor kunna yppas mellan arbetsgivare och anställda är ju ingenting för Vänerns seglationsstyrelse specifikt. Sådant inträffar ju både inom andra enskilda företag

och inom kommunala företag. Även där staten står som arbetsgivare kan konfliktsituationer uppstå.

Under inga förhållanden kan man med fog göra gällande, att det för att personalen skall kunna få en med andra motsvarande grupper lika berättigad ställning är nödvändigt med ett förstatligande. Erfarenheten från den personalpolitik som på senare tid förts inom vissa av de affärsdrivande verken gör det tvärtom tveksamt, om det för de anställda över huvud taget kan vara önskvärt, att ett förstatligande kommer till stånd.

Med det hittills sagda anser sig styrelsen ha bemött de skäl som anförts för ett förstatligande av styrelsens verksamhet.

I motsatt riktning mot motionärerna, alltså *mot* ett förstatligande, tala emellertid också vissa skäl. Det första av dessa är att en övergång till statsdrift måste komma att medföra betydande kostnadsökningar, vilka, om de icke skola täckas genom ökade avgifter för seglation och lotsning, måste belasta statens budget. Styrelsen vill i detta avseende citera vad lotsstyrelsen år 1947 anförde i denna del. »Lotsstyrelsen vill jämväl betona, att ett statligt övertagande av sjöfartsanstalterna i Vänern av allt att döma kommer att bliva förenat med betydande utgifter för statsverket. Styrelsen får härvid till en början framhålla, att staten med säkerhet komme att få vidkännas avsevärt större administrationskostnader än seglationsstyrelsen för handhavande av sjöfartsanstalterna i Vänern. För uppsikten över sagda anstalter skulle enligt lotsstyrelsens uppfattning erfordras anställande av en befattningshavare med lotsdirektörs (lönegrad A 27) eller i allt fall lotsinspektörs (lönegrad A 21) tjänsteställning. Härjämte bleve det nödvändigt att anställa viss expeditionspersonal, sannolikt två befattningshavare i lönegrad A 7 resp. A 12.» Lotsstyrelsen anförde vidare, att expeditionlokaler måste förhyras i någon av de större städerna kring Vänern samt att seglationsstyrelsens administrationskostnader torde kunna beräknas till i runt tal 20 000 kronor per år.

Sedan detta skrevs ha löner och övriga kostnader inom lotsverket stigit avsevärt. Seglationsstyrelsens administrationskostnader ha emellertid förblivit synnerligen låga. Styrelsens ledamöter åtnjuta icke någon ersättning för sina uppdrag utöver resekostnaden och verkställande direktören liksom kassaförvaltaren åtnöjer sig med en lön på endast 6 000 kronor per år. Härtill kommer att ett industriföretag upplåter kontorslokaler kostnadsfritt.

Det andra skälet som talar mot ett förstatligande är de önskemål som Vänertrafikanterna själva hysa om att med minsta möjliga omgång få framställningar om nya eller ändrade farleder eller säkerhetsanordningar upptagna till prövning och fattade beslut effektuerade. Med nuvarande organisation sker detta utan tidsdräkt eller vidlyftigare korrespondens, medan förhållandena naturligen måste bli annorlunda om dessa framställningar skola behandlas av statliga myndigheter och även eventuellt bli föremål för prövning av Kungl. Maj:t och måhända också av riksdagen.

Seglationsstyrelsen anser sig med det nu anförda ha klarlagt att några bärande skäl för ett förstatligande av dess verksamhet icke finnes, men att däremot beaktansvärda skäl talar *mot* en sådan åtgärd. Då den allmänna meningen bland dem som utnyttjar seglationsstyrelsens tjänster och som i sista hand står för av dessa föranledda kostnader torde vara densamma som styrelsen här givit uttryck för, synes så mycket mindre

skäl föreligga för att nu genomföra en ändrad organisationsform. Styrelsen kommer att för framtiden liksom hitintills vinnlägga sig om att hålla en fullgod service med minsta möjliga kostnad för sjöfarten utan att för den skull de anställdas berättigade intressen åsidosätts.

Slutligen vill styrelsen instämma i det i motionen II:10 framställda önskemålet om att livräddningsväsendet i Vänern måtte förbättras. Denna uppgift ingår emellertid som nämnt icke i styrelsens uppdrag och torde finna sin lösning alldeles oberoende av vilken organisationsform för styrelsens arbetsuppgifter som än väljes.

Säffle den 5 maj 1954.

Venerns seglationsstyrelse:

L. Thorngren.