

## Nr 249.

Av herr **Lindberg** i Stockholm, om uppförande å sjökarteverkets stat av tre ordinarie kontrollstationsföreståndare m. m.

I årets statsverksproposition, fjärde huvudtiteln punkten 55, föreslår Kungl. Maj:t en reglering av avlönings- och anställningsförhållandena för kontrollstationsföreståndarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Förslaget upptager placering av de två förstnämnda befattningarna å extra stat i lönegrad B 21, samt för den sistnämnde ett årligt arvode av 5.000:— kronor jämte nyreglerat dyrtidstillägg.

Styrelsen för sjökarteverket, varunder kontrollstationerna sorterar, har i underdånig framställning till Kungl. Maj:t hemställt att ovanberörda trenne kontrollstationsföreståndare skulle placeras i lönegrad B 23 och på ordinarie stat, varigenom de i lönehänseende skulle bli jämställda med adjunkt vid navigationskola. Styrelsen har utgått från att kompetensfordringarna för kontrollstationsföreståndarna närmast äro jämförbara med de kompetenskrav som ställas på adjunkter vid navigationsskolorna.

I sitt yttrande över styrelsens för sjökarteverket förslag har allmänna civilförvaltningens lönenämnd, den 4 november 1937, föreslagit den löneplacering, som finnes upptagen i statsverkspropositionen. Lönenämnden har i sitt yttrande avvisat jämförelsen med adjunkterna vid navigationsskolorna. Nämnden påstår, i motsats till sjökarteverksstyrelsen, att kompetensvillkoren vore strängare för adjunkterna än för kontrollstationsföreståndarna och vidare, att deras arbetsuppgifter sinsemellan icke vore jämförliga. Beträffande den första invändningen, som nämnden gjort, må här framhållas att kompetenskraven på kontrollstationsföreståndarna åtminstone i vissa avseenden äro strängare än för adjunkterna. Särskilt är så fallet när det gäller tekniska kunskaper och förtrogenhet med in- och utländska författningar på det område där föreståndarna äro verksamma. Vad gäller den andra punkten i nämndens åberopade motivering, må anföras — vilket styrelsen för sjökarteverket redan gjort — att på kontrollstationernas föreståndare vilar ett självständigt praktiskt ansvar av betydande räckvidd för sjöfartssäkerheten.

Icke enbart av dessa skäl utan även ur andra synpunkter är en jämförelse mellan de två befattningshavarna berättigad, och kan en sådan jämförelse mycket väl försvaras. Det bör härvidlag framhållas, att kontrollstationsföreståndarna självständigt förestå sina stationer, medan adjunkterna alltid såsom närmaste chef har rektor vid navigationsskolan. Vid den dagliga prövningen av lanternor och kompasser hava föreståndarna för kontrollstationen icke sällan att utan direkt ledning av överordnad myndighet tolka författningar samt på eget ansvar i tvivelaktiga fall besluta, om ifrågavarande navigeringshjälpmedel kunna anses vara betryggande eller ej. Ett dylikt omedelbart personligt ansvar torde icke på-

vila adjunkter vid navigationsskolorna. Det bör också i detta sammanhang erinras därom att vid ett antal fartygskollisioner och andra sjöolyckor under senare år vederbörande domstol begärt kontrollstationsföreståndarens avgörande om, huruvida bristfälligheter i lanternor eller kompasser kunna hava orsakat ifrågavarande olycka eller bidragit därtill.

Lönenämnden har vidare anfört att ovisshet måste råda beträffande kontrollstationernas arbetsbörda, innan den nya lanternekontrollförordningen trätt i funktion, och av denna anledning har nämnden ansett befattningarna tills vidare skulle sättas högre än extra stat.

Beträffande tjänstgöringens omfattning har en vid sjökarteverket utförd utredning givit vid handen, att den tjänstgöringstid, som, då den nya förordningen om lanternekontroll den 1 januari 1938 trätt i kraft, skulle komma att fordras av föreståndarna, torde uppgå till 9½ timmar i Stockholm samt till 8 timmar i Göteborg och Malmö. (I Göteborg finnes ett utbildat biträde för kontrollen, medan i Malmö blott tidvis anlitas ett biträde för bokföringen.) Av föreståndarna torde således komma att krävas en daglig tjänstgöringstid av minst 7 timmar. Kontrollstationsföreståndarna vid de nämnda platserna komma således i framtiden icke att kunna åtaga sig privata uppdrag med deviering av kompasser, vilket betyder att de icke kunna få något tillskott i sin för det närvarande otillräckliga lön. Av den åberopade utredningen framgår således tydligt, att man icke nödvändigtvis behöver avvakta verkan av 1936 års förordning om lanternekontroll för att få arbetsbördan vid de olika kontrollstationerna fastställd. Detta så mycket mindre som man redan nu vet, att genom indragning av biträdet vid kontrollstationen i Malmö föreståndaren där, oavsett den väntade ökningen av lanternundersökningar från och med innevarande år, skulle få en arbetstid av omkring 7 timmar per dag. Den nedgång i antalet undersökta föremål vid malmöstationen, varom lönenämnden talat, kan icke spåras under senaste femårsperiod. Att perioden i sin helhet visar sämre resultat än tidigare perioder torde böra ses i samband därmed, att under större delen av denna period rått en markerad lågkonjunktur. Härvid har helt bortsetts från, att kontrollstationernas arbetsbörda under de närmaste fyra övergångsåren för lanternekontrollen, enligt vad förenämnda utredning visar, kan väntas stiga till det tredubbla mot nu, med en ungefärlig motsvarande ökning av bruttoinkomsten.

På grundval av gjorda sannolikhetsberäkningar över bruttoinkomsterna för de omnämnda stationerna har man kommit till det resultatet att denna bruttoinkomst per år kommer att utgöra c:a 17.000:— kr. Detta sedan den fyraåriga övergångsperioden för den nya lanternekontrollen passerats. Då bruttoinkomsten tidigare belöpt sig till 11.000:— kronor skulle resultatet av den nya förordningen bliva en bruttoinkomstökning av c:a 6.000:— kr. per år. Under förutsättning av i stort sett oförändrade utgifter, skulle man för framtiden kunna räkna en årlig nettoinkomst av c:a 10.300:— kr.

I stämpelmedel har under åren 1922—1937 influtit c:a 113.500:— kr. från

kontrollstationerna eller per år ett belopp av c:a 7.560:—. För framtiden kan denna inkomst beräknas till c:a 11.800:— kr. per år. Den framtida totala nettoinkomsten per år från stationerna i fråga kan således beräknas till c:a 10.300 + 11.800 eller 22.100:— kronor per år, oavsett den väsentliga arbetstillväxten under de fyra övergångsåren.

Det kan i detta sammanhang anföras, att denna inkomstökning för föreståndarna skulle bliva i det närmaste proportionell med den beräknade ökningen i arbetstiden. En placering i lönegrad **B 23** skulle giva ifrågavarande tre stationsföreståndare en genomsnittslön av 7.896:— kr. enligt nuvarande skala eller sammanlagt kr. 23.688:— per år. Till dessa utgifter torde eventuellt få läggas någon mindre ökning i form av avlöningar till biträden.

För den händelse riksdagen komme att bifalla Kungl. Maj:ts förslag, skulle dessa föreståndare under en ytterst starkt ökad arbetsbörda ytterligare några år få vänta på en rättvis lönereglering. En placering av kontrollstationsföreståndarna flera lönegrader under adjunkterna vid navigationsskolorna kan komma att ogynnsamt påverka rekryteringen av föreståndarna vid ifrågavarande kontrollstationer. Fråga är om icke endast de personer, som sakna alla utsikter att bliva antagna såsom navigationsskollärare, skulle komma att reflektera på anställning vid sjökarteverkets kontrollstationer. Att detta skulle komma att utöva en direkt menlig inverkan på säkerheten till sjöss ligger i öppen dag. Såväl redare, befäl som manskap inom handelsflottan torde hava rätt förvänta sig att rimliga åtgärder vidtagas för att öka säkerheten till liv och egendom till sjöss.

Under hänvisning till vad ovan framhållits får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta på sjökarteverkets stat upptaga tre ordinarie kontrollstationsföreståndare vid kontrollstationerna i Stockholm, Malmö och Göteborg samt

att dessa föreståndare i lönehänseende placeras i lönegrad **B 23**.

Stockholm den 23 januari 1938.

*Carl Lindberg*  
i Stockholm.

