

Nr 222.

Av herrar **Lindström** och **Dahlström**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående revision av tjänsteförteckningen m. m. i vad avser statens järnvägar.

I skrivelse den 7 februari 1941 har kungl. järnvägsstyrelsen till Konungen avgivit anbefallt utlåtande i anledning av 1938 års personalkommissions dittills avlämnade betänkande och förslag angående förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar, del I avseende förrådsavdelningen, tågfarjorna, maskinverkstäderna samt maskin- och banavdelningarna (statens offentliga utredningar 1940: 14). Styrelsen framhöll därvid bl. a. att det med hänsyn till kommissionens sammansättning och sättet för bedrivandet av dess arbete med visst fog kunde göras gällande, att de resultat till vilka kommissionen kommit vore tillkomna på förhandlingsvägen. Styrelsen ansåg sig därför i stort sett kunna godtaga vad kommissionen föreslagit, dock att styrelsen förbehöll sig rätt till justering i en del fall av de grunder för poängberäkning och gränsdragning, varav kommissionen använt sig vid bedömande av vissa tjänsteställets storleksordning.

I anbefallt utlåtande den 17 januari 1942 till Konungen anser järnvägsstyrelsen vad sålunda tidigare anförts tillämpligt även ifråga om nu föreliggande förslag till riktlinjer för bestämmande av personaluppsättningen vid trafikavdelningen. Sedan linjemyndigheterna hörts i ärendet har styrelsen alltså efter verkställd undersökning och prövning av förslaget funnit sig i huvudsak kunna tillstyrka detsamma. I enlighet härmed har styrelsen i tilläggsförslaget till personalstaten för år 1942 upptagit vad som under innevarande år lämpligast kan genomföras. I tilläggsförslaget har därjämte inarbetats det förslag till tilläggsstat för år 1941, som styrelsen avgav i samband med sitt utlåtande den 7 febr. 1941. Sistnämnda förslag har därvid blivit föremål för vissa justeringar, vilka betingats av de ändrade förhållanden, som inträtt sedan förslaget ingavs.

Enligt vårt förmenande är 1938 års personalkommissions utredning i vad den avser tågfarjebefälet icke tillfyllest och dess förslag icke lämpligt avvägt med utgångspunkt från resp. befälskategoriers nutida tjänsteåliggande och ansvar. I tågfarja, som trafikerar linjen Trelleborg—Sassnitz, är befälets inbördes lönerelationer följande.

En befälhavare av klass I	Lönegrad A 26
» 1:e styrman av klass I	» A 21
» övermaskinist av klass I	» A 20
» 2:e maskinist	» A 16

En 2:e styrman	Lönegrad A 16
» 3:e maskinist	» A 12
» 3:e styrman	» A 12

I Öresundsfärjan äro relationerna ytterligare till maskinbefälets nackdel.

Dessa lönerelationer mellan det nautiskt och maskintekniskt utbildade befälet i statens tåg färjor äro helt olika dem, som tillämpas i privata svenska rederiföretag och i övriga nationers tåg färjor och privata rederiföretag. Som exempel kan nämnas, att i de danska tåg färjorna hava befälhavaren och övermaskinisten i det närmaste samma lön, och äro främste styrmannen och näst främste maskinisten helt likställda i lönehänseende. Enahanda är förhållandet beträffande 2:e styrmannen och 3:e maskinisten.

De första åren statens järnvägar bedrevo rederirörelse voro lönerelationerna de olika befälskategorierna emellan tämligen lika samma lönerelationer i med svensk färja samseglande dansk, ehuru något till däcksbefälets favör. Sammanledes var förhållandet tåg färjebefälets löner vis à vis befälslönerna i privatägt svenskt tonnage, men redan år 1904 togs det första avsteget därifrån, och likaledes vid varje senare verkställd reglering av färjebefälets löner har helt negligerats den uppfattning, som sjöfartsnäringens utövere grunda sitt avlöningssystem på. Vad som i detta hänseende under tidernas lopp utvecklats till praxis även för den svenska handelsflottans del borde väl kunna tjäna som rättesnöre också för statens vidkommande, så mycket mera som vederbörande statsråd i sin diktamen till statsrådsprotokollet vid tillsättandet av 1936 års lönekommitté uttalade, att vid löneavvägningen borde hänsyn tagas till praxis inom den enskilda arbetsmarknaden. Statsrådet anförde bl. a. att det vore enligt hans mening »olämpligt att söka skjuta åt sidan frågan om en omprövning i ett sammanhang av lönesättningen för de statsanställda såväl mot bakgrunden av de löner, som tillämpas utanför statsförvaltningen, som ock med hänsyn till avvägningen mellan olika statliga befattningshavaregrupper inbördes». Personalkommissionen har beaktat att det inom handelsflottan är brukligt att befälets löner avpassas efter tonnagets dräktighet, men det framgår icke att annan jämförelse beträffande löne- och organisationsspörsmål gjorts för tåg färjebefälets vidkommande. Att lönerna för maskinbefälet å tåg färjorna komme, om dessa vore privatägda, att grundas på maskinstyrkan och icke på tonnagets storlek har tydligen förbisetts liksom också lönerelationerna maskin- och däcksbefäl emellan inom privatägt tonnage. Någon dylik av omständigheterna betingad revision beträffande tjänsteställning och löner har emellertid icke försports i annan mån än att tvenne av två 3:e maskinister i årtionden bestridda 2:e maskinistbefattningen nu föreslås bliva ordinarie. Frågan om maskinbefälets uppflyttande i mot resp. tjänsts art mera svarande lönegrader i förhållande till däcksbefälet synas varken tjänsteförteckningssakkunniga eller 1938 års personalkommission ha velat taga ståndpunkt till, ty för-

utom dessa tvenne 3:e maskinisters uppflyttning föreslår 1938 års personalkommission intet annat än dubbling av ett par 1:e styrmanstjänster genom 2:e styrmäns befordran, vilket minst av allt var att vänta. Kommunikationsverkens lönenämnd avvisar visserligen såsom ohållbar den av personalkommissionen anförda motiveringen för dessa 2:e styrmäns uppflyttning i lönegrad, men eftersom färjetrafiken intensifierats vill lönenämnden icke motsätta sig att ifrågavarande 2:e styrmän beredas förbättrad löneställning.

Uteslutet är därför icke att Kungl. Maj:t, som fattar beslut rörande tjänster t. o. m. 20:e lönegraden, kommer att följa personalkommissionens av järnvägsstyrelsen tillstyrkta förslag att tvenne 2:e styrmän uppflyttas från lönegrad A 16 till A 20 och benämnas 1:e styrmän av klass II. Av Kungl. Maj:ts proposition nr 195 framgår indirekt att tågfarjornas 2 övermaskinister av klass I fortfarande anses böra vara placerade i lönegrad A 20, enär nämnda propositions personalförteckning beträffande tjänster fr. o. m. 21:a lönegraden ej innefattar någon övermaskinistbefattning utan, då det gäller tågfarjorna, endast befälhavare av klass I och II samt 1:e styrman av klass I.

Av här lämnad redogörelse framgår emellertid, att personalkommissionen och järnvägsstyrelsen föreslå något som måste för varje opartisk sjöfartsinitierad framstå som orimligt, nämligen att uppflytta den inom däcksavdelningen 3:e i ordningen i löneparitet med den främste i maskinavdelningen. Som konträrt exempel kan nämnas, att i privatägda svenska fartyg ligger övermaskinistens lön oftast i fartyg av tågfarjas storlek och maskinstyrka c:a 100 % högre än 2:e styrmans, vilken nu i tågfarjorna föreslås i samma lönegrad som övermaskinist. Beträffande lönerelationen mellan 1:e styrman och övermaskinist ligger övermaskinistens lön c:a 50 % högre än resp. 1:e styrmans, men i tågfarjorna har sedan 1920 rått det avvita förhållandet, att 1:e styrman varit placerad en lönegrad högre än övermaskinist. Det var att vänta att den utredning, som nu företagits beträffande befälets i tågfarjorna inbördes lönerelationer, skulle rätta till detta uppenbara missförhållande. Så har dock ej blivit fallet, vilket förmodligen beror på att personalkommissionen givetvis icke kunnat ha sådan sammansättning, att någon direkt sakkunnig beträffande sjöbefäls skeppstjänst fanns med, då statens järnvägars rederirörelse är av så liten omfattning. Såsom representant för tågfarjebefälet i statens järnvägars befälsförbund, vars ordförande var ledamot i kommissionen, har varit en av de av kommissionen till löneuppflyttning föreslagna 2:e styrmännen, vilket kanske i någon mån bidragit till att tågfarjebefälets lönerelationer befunnits av kommissionen vara i behov av justering i av den förordad riktning.

Sedan senast företagna lönereglering vid statens järnvägars tågfarjor, vilken skedde 1920, har en betydande lagändring beträffande befälets tjänsteställning och ansvar ägt rum. Efter 1922 har lagstiftningen helt skilt maskinavdelningen från däcksavdelningen ombord, då det gäller främste styr-

mannens tillsynsplikt. Visserligen hade redan före tillkomsten av denna lagändring rationellt skötta rederier i sina direktiv till befälet ombord fastställt resp. befäls arbetsuppgifter, vilket även järnvägsstyrelsen 1919 började tillämpa för tåg färjornas del, så att främste maskinisten fick en från främste styrmannen helt fristående ställning.

Kungl. järnvägsstyrelsen har alltid tidigare hävdats att övermaskinisten borde löneplaceras högre relativt däcksbefälet än vad fallet är. I skrivelse till Konungen den 29/9 1919 påvisar järnvägsstyrelsen bl. a., »att det ej får förglömmas att ansvaret för och skötseln av ångfärjornas dyrbara maskineri så gott som uteslutande vilar på övermaskinisten», och i anslutning till ett citat ur övermaskinistens instruktion säges i underdånig P. M. den 4 december 1919 bl. a. följande: »Härav framgår att det närmast är befälhavaren och övermaskinisten, som på sina resp. håll skola samarbeta, på vilka ansvaret för ångfärjornas skötsel, underhåll, driftsekonomi m. m. närmast vilar. Förste styrman har såväl enligt gällande sjölag som enligt berörda instruktion ej någon direkt befälsrätt över maskinisten.» Och erinrande om de anseliga belopp, vilka som driftskostnader gå genom övermaskinistens händer, fortsätter styrelsen, att föranlett av vad i sådant avseende »påvilar övermaskinisten är det nödvändigt att hans tjänsteställning får en mot arbetets vikt svarande placering i löneskalan, och detta gäller alldeles särskilt ifråga om placeringen i jämförelse med närmast jämställda tjänstemän i samma verksamhetsområde».

Nu är att märka, att dessa kungl. järnvägsstyrelsens uttalanden fälldes före tillkomsten av 1922 års i berörda avseende betydelsefulla sjölagsändring. Vi hava ansett oss böra erinra om detta, så mycket mera som kommissionen, liksom tjänsteförteckningssakkunniga, påtagligen förbisett även detta faktum. Visserligen säger kommissionen, att övermaskinisten har ansvar för maskinavdelningens vidkommande, men avfattningen av betänkandets yttrande ifråga om 1:e styrmans arbetsuppgifter etc. ger näppeligen uttryck åt annat än det kommissionen håller före att sagda styrman äger efter befälhavarens uppdrag befälsrätt och tillsynsplikt också över maskinavdelningen och dess personal. Så är icke fallet. Ifråga först och främst om allt maskin- och elektrotekniskt betonat ombord, men därutöver jämväl beträffande stora och ytterst viktiga delar av fartygsskrovet, tillkommer denna plikt övermaskinisten, som i sjömanslagens 47 §, jämförd med dess 48 §, ålägges självständigt ansvar för att fartyget i dessa delar är i behörigt skick. Ansvaret för att fartyget i övrigt är i behörigt skick faller direkt på befälhavaren och icke, som kommissionen synes hålla för troligt, på i första hand främste styrmannen. Denne är, vad angår fartygets underhåll, blott befälhavarens tjänstebiträde.

Förra årets riksdag har, som bekant, beviljat 5,5 miljoner kronor till bygande av en ny Öresundsfärja. Redan enligt lag blir övermaskinisten när-

mast ansvarig för underhållet av värden för c:a halva denna summa. Det är även att märka, att han jämlikt av kungl. järnvägsstyrelsen utfärdade instruktioner är ansvarig för underhållet likaledes av samtliga vattentäta skottdörrar liksom också i stort sett av alla navigatoriska hjälpmedel m. m., varför hans ekonomiska ansvar för underhållet blir än större. Främste styrmannen har sig icke något som helst dylikt i lagen pålagt ansvar ens i egenkap av reguljär befälhavarevikarie. Redan då löneregleringen 1920 genomdrevs, varvid 1:e styrman i tågfärja kom i högre lönegrad än övermaskinist, påvisade — som ovan sagts — järnvägsstyrelsen hos Konungen det orimliga i att övermaskinist avlönades mindre än främste styrman. (Styrelsens förenämnda underdåniga skrivelse och P. M. den 29/9 resp. 4/12 1919.) Att järnvägsstyrelsen nu beträtt en väg motsatt sin tidigare såväl som ock utvecklingen har måhända sin förklaring uti att styrelsen ansett sig bunden av den närmast på förhandlingsvägen åstadkomna utredningen, vid vars bedrivande maskinbefälet icke blivit hört, utan representerades tågfärjebefälet i sin helhet av en 2:e styrman.

Maskinbefälets tjänsteutövning anses numera allmänt av omdömesgilla och vederhäftiga sjöfartskännare vara väl så krävande och ansvarsfull som det nautiska befälets. Givetvis skall ersättningen för en tjänst eller ett uppdrag utgå efter arten därav och icke efter resp. tjänstemans kostnader för sin utbildning. Men även om så vore fallet, vilket ofta förekommer, bleve ändå detta till maskinbefälets favör. För den styrman, som nu föreslås uppflyttad i 20:e lönegraden, alltså i löneparitet med övermaskinist av klass I, stipulerar varken lag eller S. J:s kompetensföreskrift högre behörighetsbevis än styrmansbrev, d. v. s. en behörighet vars förvärvande icke drar ens den utbildningskostnad, som de i lönegrad 12 placerade 3:e maskinisterna måste åsamka sig. Den 2:e maskinist åter som, placerad i lönegrad 16, alternerar med övermaskinisten lika reguljärt som främste styrmannen med befälhavaren, avfordrar lagen övermaskinistbrev. Enligt av landets största rederikoncern företagen undersökning *betingar förvärvande av övermaskinistbrev större kostnader än förvärvande av sjökaptensbrev*. Den teoretiska utbildningen vid navigationsskola är i båda fallen av samma längd. Om ock löneutvecklingen för maskinbefälet i de svenska tågfärjorna gått baklänges, så har däremot denna i det danska färjetonnaget följt utvecklingen på sjöfartens område. Vid den tidpunkt, då den svenska tågfärjan tillkom, åtnjöt övermaskinisten å den samseglande danska tågfärjan en avlöning, som med 20 % understeg befälhavarens. Sedan c:a 10 år tillbaka är skillnaden blott c:a 3 %.

Sedan ett 20-tal år tillbaka råder i Sverige brist på maskinbefäl. Enligt en av kommerskollegium nyligen företagen utredning uppskattas denna brist till c:a 550, d. v. s. omkr. 25 % av totalbehovet. Det ligger därför en betänklilig inkonsekvens i att, samtidigt som statsmakterna liksom de enskilda re-

derierna sedan flera år tillbaka brottas med spörsmålet att få tillräckligt med maskinbefäl för den privatägda handelsflottans del, samma statsmakter i sitt handlande ifråga om eget tonnage arbeta på ett sätt, som måste verka rent avskräckande på maskinbefälsrekryteringen. Det kan väl nämligen knappast ur denna synpunkt vara annat än olyckligt med tåg färjebefällets inbördes löneavvågningar i förhållande till den privatägda svenska handelsflottans som även den internationella lönekutymenten i såväl färjor som vanligt handelstonnage. Frånsett detta måste det vara något absurt i att i lönehänseende jämställa den främste av det maskintekniskt utbildade befälet med den 3:e i ordningen av det nautiskt utbildade, när i dansk tåg färja den 3:e i ordningen av det maskintekniskt utbildade befälet i lönehänseende är jämställd med den 3:e i ordningen av det nautiska. En undersökning visar att dansk övermaskinist av klass I har en lönegradsplacering, som sedd i relation till svensk tåg färjebefälhavare av klass I och motsvarande danska tjänstemans lönegradsplacering kommer att ligga närmare 26:e än 25:e lönegraden.

Med åberopande av det ovan anförda få vi hemställa, att riksdagen måtte vidtaga sådan ändring beträffande maskinbefällets i tåg färjorna löner och tjänsteställning,

att före 1904 gällande relationer befälhavare, övermaskinist och 1:e styrman emellan återinföras, dock att övermaskinist av klass I icke placeras i lägre lönegrad än A 24 och övermaskinist av klass II icke lägre än A 22, och

att tre 2:e maskinistbefattningar omändras till 1:e maskinistbefattningar, varav två av klass I hänföres till lönegrad A 21 och en av klass II hänföres till lönegrad A 20, samt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller,

att, i stället för av personalkommissionen därtill föreslagna två 3:e maskinistbefattningar, tre dylika — en å varje passagerarfärja — omändras till 2:e maskinistbefattningar.

Stockholm den 14 april 1942.

Rickard Lindström.

C. H. Dahlström.