

## Nr 55.

Av herrar **Lundgren** och **Lindberg**, angående utredning om tåg-färjebefälets lönerelationer.

I anslutning till 1942 års kungl. proposition till riksdagen beträffande revision av tjänsteförteckningen m. m. i vad den avsåg statens järnvägar, väcktes motioner (I: 222 och II: 300) om ändrad lönegradsplacering för visst maskinbefäl i statens järnvägars färjor men avstyrktes dessa av utskottet och blev även detta riksdagens beslut. Under de två år, som nu förflutit sedan nuvarande löner fastställts för tåg-färjebefälet, har från maskinbefälets sida ett synnerligen kraftigt önskemål framkommit att få de inbördes lönerelationer, som gälla för tåg-färjebefälet, ändrade. Dessa lönerelationer äro, i motsats till privatägt tonnage i såväl vårt land som i andra länder och i dessas tåg-färjor gällande, icke lämpligt avvägda. Frågan synes därför tarva en omprövning.

Å passagerarfärja å linjen Trelleborg—Sassnitz äro respektive lönegradsplaceringar för närvarande följande:

Befälhavare av klass I .....	lönegrad A	26
1:e styrman » » » .....	»	A 21
1:e styrman » » II .....	»	A 20
Övermaskinist av klass I .....	»	A 20
2:e styrman .....	»	A 16
2:e maskinist .....	»	A 16
3:e styrman .....	»	A 12
3:e maskinist .....	»	A 12

Å Öresundsfärja äro lönerelationerna mellan det nautiskt och maskintekniskt utbildade befälet i stort sett enahanda. Som redan framhållits äro dessa lönerelationer motsatta dem, som tillämpas i privatägt svenskt såväl som *allt utländskt* tonnage.

De danska öresundsfärjorna samsegla med de svenska och vilja vi därför såsom exempel nämna, huru tåg-färjebefälets inbördes lönerelationer äro i dessa. Då den första svenska färjan tillkom, var skillnaden uti respektive avlöning (media av begynnelse- och slutlön) för dansk befälhavare av klass I och motsvarande övermaskinist 20 %, men är skillnaden sedan år 1932 endast 3 %. Befälhavare av klass II och respektive övermaskinist äro lika avlönade, så ock främste styrman och 2:e maskinist, 2:e styrman och 3:e maskinist. Ursprung-

ligen voro lönerelationerna mellan befälhavare, övermaskinist och främste styrman i svensk tåg färja tämligen lika de i dansk samseglande färja, ehuru något till främste styrmannens favör. I till 1903 års riksdag avlåten proposition (nr 1, 6:e huvudtiteln, sid. 91) om färjepersonalens uppförande på ordinarie stat, uppgåvos också de ovannämnda relationerna motsvara de danska såväl som de i svenskt privatägt tonnage rådande. Vid 1907 års allmänna löneroglering togs första avsteget från denna princip och kom då främste styrman i löneparitet med övermaskinist. Denna styrmans begynnelselön, inräknad då utgående hyres- och bränsleersättning, hade nu ökat 35 %, medan övermaskinistens minskat ca 13 %, en reduktion som för tillfället kompensades medelst ett intjänt ålderstillägg och förhöjd hyresersättning. Vid 1919 års löneroglering ställdes främste styrmannen en lönegrad framför övermaskinisten, vilket sedan bibehållits. Vid 1942 års lönegradsrevision vunno två 2:e styrmän lönelikställighet med övermaskinist av klass I. Skillnaden i befälhavarens och övermaskinistens löneförmåner har från att ursprungligen ha varit 20 % ökat till ca 55 %. Sålunda har, under den tid skillnaden i lön mellan befälhavare och övermaskinist i de danska färjorna utjämnats från 20 % till endast 3 %, utvecklingen i Sverige gått därhän, att löneskillnaden, som också ursprungligen var 20 % nu stigit till ca 55 %. Dessutom har främste styrman i svensk färja passerat förbi övermaskinist och erhållit högre lön samt näst främste styrman på de tåg färjor, som trafikera linjen Trelleborg—Sassnitz kommit upp i samma lönegrad som övermaskinist. En lönepolitik, som denna, är motsatt den av den tekniska utvecklingen på sjöfartens område betingade. Den går icke endast sticK i stäv mot motsvarande danska utan även mot den, som enligt såväl svenskt som utländskt privatägt tonnage befunnits vara den ändamålsenligaste. Den för de större sjöfartsländerna såsom Amerika, England, Tyskland m. fl. vedertagna giver maskinbefälet än bättre förmåner. Kungl. järnvägsstyrelsen har också tidigare hävdlat, att gällande lönerelationer befälet inbördes ej äro lämpligt avvägda.

I skrivelse till Konungen den 29 sept. 1919 anförde styrelsen bl. a. följande: »Vad först angår förste styrmans ställning som reservbefälhavare, är det visserligen sant att ökat ansvar härigenom i viss mån påvilar honom, men det får ej förglömmas, att ansvaret för och skötseln av ångfärjornas dyrbara maskinerier så gott som uteslutande vilar på övermaskinisterna.» Och i anslutning till citering av övermaskinistens instruktion heter det i underdånig P. M. den 4 dec. s. å. bland annat: »Härav framgår att det närmast är befälhavaren och övermaskinisten som på sina resp. områden skola samarbeta, och på vilka ansvaret för ångfärjornas skötsel, underhåll, driftsekonomi m. m. närmast vilar. Förste styrman har såväl enl. gällande sjölag som enligt berörda instruktion ej någon direkt befälsrätt över övermaskinisten.» (Den indirekta medelst maskin-telegrafan etc. utövade tillkommer självklart varje vakthavande styrman.) Styrelsen skriver vidare, att redan till följd av det ansenliga ekonomiska ansvar

som »påvilar övermaskinisten är det nödvändigt att hans tjänsteställning får en mot arbetets vikt svarande placering i löneskalan, och detta gäller alldeles särskilt i fråga om placeringen i jämförelse med närmast jämställda tjänstemän inom samma verksamhetsområde».

Efter att således tidigare ha hävdat det vara nödvändigt med andra lönerelationer än de vid föregående lönerrevision föreslagna, dock utan resultat, synes järnvägsstyrelsen vid senaste revisionen ha godtagit 1938 års personalkommissions förslag i vad det avsåg färjemaskinbefälet. Styrelsen synes nämligen ha haft den uppfattningen, att detsamma hade dryftats med representanter för maskinbefälet, eftersom den den 7 dec. 1941 i sitt av Konungen infordrade yttrande rörande förslaget anför bl. a. följande, »att det med hänsyn till kommissionens sammansättning och sättet för bedrivandet av dess arbete med visst fog kan göras gällande, att de resultat, till vilka kommissionen kommit, voro tillkomna på förhandlingsvägen». Härtill må nämnas, att maskinbefälet, oaktat det hemställt därom, aldrig blev hört av kommissionen. Vi syfta därför till att få undanröjd en, enligt vårt förmenande, mot några få tjänstemän begången orätt och därmed få bragt tågfarjebefälets inbördes lönerelationer dithän, att rekryteringen av fullödigt maskinbefäl på färjorna icke sättes på spel. Det är sedan över 10 år tillbaka officiellt bekant, att det i Sverige tyvärr finnes en ständigt ökande maskinbefälsbrist. Denna fastslogs av kommerskollegium officiellt för ett par år sedan till ca 25 % av minimibehovet. Kommerskollegium underströk i skrivelse till Konungen hösten 1941 vikten av att från statens sida skyndsamt vidtagas åtgärder för eliminerande av den oroväckande maskinbefälsbristen. Landets sjöfart är för staten en angelägenhet av första ordningen. Det är följaktligen av betydelse att statsmakterna icke själva vidtaga åtgärder, som kunna äventyra tillgången på maskinbefäl, allra minst i en tid, då de fartygsenheter, som tillföras handelsflottan, bliva allt maskinkraftigare och försedda med allt flera och komplicerade tekniska hjälpmedel. En utbredd uppfattning bland maskinbefälet att staten skulle ha olika måttstockar för respektive nautiskt och maskintekniskt utbildat befäls samhällsinsatser kan vålla rederinäringen och därmed landet stora skador. I den mån fel av antydd art blivit begångna, då det gäller statens egen rederirörelse, bör en ändring därför komma till stånd.

Under åberopande av vad sålunda anförts, tillåta vi oss att hemställa,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning av tågfarjebefälets lönerelationer ävensom vidtagande av de åtgärder, som utredningen kan giva anledning till.

Stockholm den 17 januari 1944.

*Sven Lundgren.*

*Carl Lindberg.*