

## Nr 273.

Av herrar **Lindström** och **Dahlström**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 96 till riksdagen har bl. a. föreslagits uppflyttning av en befälhavare av klass II å tågfarja från lönegrupp A 24 till befälhavare å tågfarja av klass I i lönegrupp A 26, och likaledes har föreslagits, att en 1:e styrman av klass II uppflyttas från lönegrupp A 20 till 1:e styrman av klass I i lönegrupp A 21. Anledningen till dessa förslag är, att den nu under byggnad varande nya tågfarjan för routen Malmö—Köpenhamn beräknas kunna tagas i bruk under senare halvåret 1944 och att densamma dräktighet och maskinstyrka blir avsevärt större än den gamla färjans. De krav, som komma att ställas på nämnda befäl, bli i den nya färjan i proportion fullt jämförbara med dem, som ställas på befälet i de nuvarande Sassnitz-färjorna. De föreslagna lönerna äro därför desamma, som gälla i Sassnitz-färjorna.

Vidare delgives, att Kungl. Maj:t den 10 december 1943 har meddelat motsvarande beslut beträffande en övermaskinistbefattning, varför övermaskinisten på den nya färjan mellan Malmö och Köpenhamn kommer att placeras i samma lönegrad som övermaskinist å Sassnitz-färjorna, d. v. s. i A 20.

Att det för vissa av befälet blir högre löner på den nya köpenhamnsfärjan än som utgått på den gamla, ha vi icke något att erinra emot, dock få vi framhålla, att vi icke anse de av kungl. järnvägsstyrelsen föreslagna lönerna inbördes lämpligt avvägda, om jämförelse göres med de förhållanden, som äro rådande i privatägt såväl svenskt som utländskt tonnage samt i utländska statliga tågfarjor. Samma uppfattning gäller även beträffande de under 1942 fastställda lönerna för befälet på Sassnitz-färjorna, och av den anledningen ha vi i år motionsvägen hemställt om utredning i denna fråga.

De i statens järnvägars tågfarjor tillämpade lönerna blevo föreslagna av 1938 års personalkommission i dess år 1940 avgivna betänkande (SOU 1940:14). Järnvägsstyrelsen hade för sin del intet att erinra emot de av kommissionen föreslagna lönerna och framhöll bl. a., att det med hänsyn till kommissionens sammansättning och det sätt, på vilket dess arbete bedrivits, med visst fog kunde göras gällande, att det resultat, till vilket kommissionen kommit, var uppnått på förhandlingsvägen. Detta är dock en sanning med modifikation, ty endast det nautiskt utbildade befälet gavs, då kommissionen tillkallade sak-

kunniga, tillfälle att framföra sina åsikter, under det att det maskintekniskt utbildade befälet icke kallades och sålunda ej blev i tillfälle att framföra sina. Under de två år, som förflutit sedan tågfarjebefälets löner blevo fastställda, har från maskinbefälets sida ett synnerligen utpräglat önskemål framkommit att få de inbördes lönerelationerna, som gälla, så ändrade, att de komma i överensstämmelse med vedertaget bruk på jämförbara områden. Då den nu under byggnad varande tågfarjan, som är avsedd för köpenhamnsrouten, beräknas kunna sättas i trafik i slutet av innevarande år och det därvid befunnits lämpligt att med hänsynstagande till färjans större maskinstyrka och dräktighet fastställa högre löner än vad som hittills utgått i färjan på samma route, vilja vi framhålla, att det även är försvarligt, om lönerna inbördes avvägas så, att de skäl till klagomål, som nu framkomma från maskinbefälets håll, bliva eliminerade. Man behöver icke gå längre än till danska statens tågfarjor för att få lämpligt jämförelseobjekt. Där är skillnaden i slutlönen mellan befälhavare av klass I och övermaskinist av samma klass endast 300 kronor. Lönerna för befälhavare av klass II och övermaskinist av klass II äro fullt likställda. 1:e styrman och 2:e maskinist ha liksom 2:e styrman och 3:e maskinist samma löner.

Dessa lönerelationer mellan det nautiskt och maskintekniskt utbildade befälet överensstämma med de i alla sjöfartsländer vedertagna. Vi anse, att samma lönerelationer beträffande befälet i den nya tågfarjan böra tillämpas.

En annan fråga av betydelse i denna sak är att den nya färjan är ett motorfartyg. I privatägt svenskt motortonnage med samma maskinstyrka har övermaskinist ca 20 % högre lön och övrigt maskinbefäl ca 10 % högre än i motsvarande ångtonnage, enligt kollektivavtal gällande för maskinbefäl. Då statens järnvägar nu övergå från ång- till motortonnage, torde även detta tagas i beaktande, då det gäller maskinbefälets löner.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta,

att i personalförteckningen för statens järnvägars färjor upptages en övermaskinist i lönegrad A 25 och en 2:e maskinist i lönegrad A 21 samt

att hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning av tågfarjebefälets lönerelationer även beträffande Sassnitz-routen liksom vidtagande av de åtgärder, vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm den 29 februari 1944.

*Rickard Lindström.*

*C. H. Dahlström.*