

N:o 152.

Af herr **A. Hedin**, i Stockholm, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående lönerreglering för personalen vid statens jernvägar.

Jag har den äran att alternativt föreslå, att Riksdagen antingen afslår Kongl. Maj:ts proposition och anhåller om en fullständigare utredning af ämnet eller ock omarbetar det af Kongl. Maj:t framlagda förslaget i enlighet med de yrkanden, som jag i en följande motion skall framställa.

I denna första motion skall jag endast motivera det förre alternativet, d. v. s. afslag för närvarande jemte anhållan om ny proposition i ämnet efter bättre utredning.

1. *Hälften af personalen är bortglömd i Kongl. Maj:ts proposition. — Jemförelse med postvaktbetjentefrågan.*

Rubriken å Kongl. Maj:ts proposition »angående lönerreglering för personalen vid statens jernvägar» är mycket oegentlig och kan blifva vilseledande, eftersom propositionen afser blott *en del*, knappt hälften af personalen vid statens jernvägar. Enligt jernvägsstyrelsens berättelse för år 1895 utgjorde den ordinarie tjänstepersonalen vid årets början 6,058 och vid dess slut 5,946 personer, medan antalet af den extra tjänstepersonalen i medeltal för år 1895 utgjort 6,318 personer, således ej obetydligt flere extra än ordinarie.

Den anmärkta felaktigheten i den kongl. propositionens rubrik skulle emellertid ingenting betyda, om den ej blottade det eftertänkliga förhållandet,

Bih. till Riksd. Prot. 1897. 1 Saml. 2 Afd. 2 Band. 41 Häft. (N:o 152.) 1

att Kongl. Maj:t tydligen icke fäst någon uppmärksamhet vid den i sanning oroväckande disproportionen mellan den ordinarie och den extra personalen vid statsjernvägarne.

Sistlidna års riksdag hade anledning att taga i betraktande ett liknande missförhållande, nemligen vid postverket, der de ordinarie vaktbetjente år 1894 voro 761, de extra 298 och reservbetjente 310, således de icke-ordinarie 608 mot 761 ordinarie. Missförhållandet är likartadt, men dels är disproportionen icke så stor som mellan ordinarie och extra jernvägsbetjente, dels minskas dess betydelse deraf, att hela betjentecorpsens antal vid postverket är så betydligt mycket ringare än vid jernvägstrafiken. *) Riksdagen fann emellertid förhållandet påkalla allvarlig uppmärksamhet.

I sin skrifvelse (n:o 46) till Kongl. Maj:t angående regleringen af utgifterna under sjunde hufvudtiteln yttrade Riksdagen (sid. 3):

»Enligt hvad generalpoststyrelsen meddelat, hafva de personer, som under senaste tiden antagits till ordinarie vaktbetjente, derförinnan tjenstgjort i postverket omkring 7,6 år, samt uppnått en ålder af i medeltal 33,1 år. Denna jämförelsevis sena befordran till ordinarie befattning måste gifvetvis utöfva ett ogynnsamt inflytande på postvaktbetjentes ekonomiska ställning, och äfven om de med ordinarie vaktbetjentbefattning förenade aflöningsförmåner i och för sig kunna anses tillfredsställande, måste de dock betinnas väl knappa, då de ernås först efter en flerårig tjenstgöring mot lägre ersättning. Med hänsyn härtill och då det jemväl synes oegentligt, att ett stort antal extra vaktbetjente, hvilka användas i regelbunden tjenstgöring och förrätta ett lika ihållande och ansträngande arbete som de ordinarie, ej blott åtnjuta mindre ersättning än dessa, utan äfven saknar den tryggade ställning, som ordinarie befattning i statens tjenst medför, har Riksdagen funnit angeläget, att antalet ordinarie postvaktbetjentbefattningar varder i någon mån ökad.»

Af det statsverkspropositionen till innevarande Riksdag bilagda utdrag af statsrådsprotokollet i finansärenden den 14 januari detta år (sid. 15) inhemtas, att generalpoststyrelsen »i hufvudsak» delar det af vaktbetjente i en petition framställda önskemålet, att »hvarje vaktbetjent, som användes i fullständig tjenst, måtte anställas som ordinarie». Och jag ser icke, hvilka giltiga skäl kunna mot detta önskemål och denna mening anföras.

Emellertid lär det ej vara behöfligt att utveckla, att disproportionen mellan de extra och de ordinarie i en så talrik corps, som jernvägsbetjeningens, är redan i följd af sjelfva *talrikheten* ännu betänkligare, från

*) Enligt 1895 års statistik uppgick den ordinarie betjentepersonalen till 5,176. Hur stor del af de 6,318 extra hör till betjenteklasserna, derom upplyser statistiken ej, men har för mig uppgifvits såsom sannolikt, att de torde vara omkring eller inemot lika många som de ordinarie betjente. Således skulle hela betjentecorpsens antal måhända öfverstiga 10,000.

det allmännas synpunkt sedt, än inom en mycket *mindre* corps af arbetare i statens tjenst. Äfvenså torde det lätt falla i ögonen att, från samma synpunkt sedt, sjelfva *beskaffenheten* af den publika servis, som heter jernvägstrafiken, ytterligare ökar denna disproportions oroväckande våda.

Om nu denna disproportion mellan ordinarie och extra betjente vid jernvägstrafiken vore en af öfvergående förhållanden orsakad tillfällighet, skulle man finna förklarligt, ej att den, såsom skett, med tystnad förbiginges i Kongl. Maj:ts proposition, men väl att den på angifna skäl visades icke ega någon afsevärd betydelse. Men att här icke är fråga om ett tillfälligt öfvergångstillstånd, det får väl slutas af den officiella jernvägsstatistiken, som från och med år 1884 angifvit såväl den extra som den ordinarie personalens antal. Detta utgjorde

	ordinarie vid årets början	extra i medeltal för hela året
år 1884	4,471	4,403
” 1888	4,991	5,123
” 1891	5,495	5,399
” 1892	5,701	5,559
” 1893	5,720	5,871
” 1894	5,908	5,574
” 1895	6,058	6,318

Sedan flere år har den löne- och organisationsfråga, som nu framlagts för Riksdagen, varit föremål för bearbetning, bland annat i en komité, som förordnades den 2 juni 1893 och den 24 oktober 1895 afgaf utlåtande, hvaröfver jernvägsstyrelsen den 30 januari 1896 sig yttrat. Då ärendet sedermera för innevarande Riksdag framlägges genom kongl. proposition af den 29 januari 1897, befinnes emellertid den hufvudfråga af första ordningen, som jag härmed påpekat, vara *med tystnad förbigången*, såsom om den icke skulle existera eller dess tillvaro icke hafva blifvit, icke ens af regeringen, observerad. De reflexioner, som af detta förfarande framtingas, äro så sjelffallna, att jag icke anser behöfligt att anföra dem, för att redan på grund af denna omständighet hafva fullgiltigt skäl att föreslå, att Riksdagen måtte afslå Kongl. Maj:ts proposition.

2. Punkt I i Kongl. Maj:ts proposition.

Om Riksdagen skulle lemna det af Kongl. Maj:t begärda medgifvandet till hvad Kongl. Maj:t under punkt I föreslagit, så synes mig blott *det* vara visst, att Riksdagen icke vet hvad den medgifver, och att dess medgifvande utgör en sanktion af ett nära nog obegränsadt administrativt godtycke, lagdt dels i Kongl. Maj:ts, dels i jernvägsstyrelsens hand.

a) Konstitutorial.

I punkt I heter det först, att "tjenstemän och betjente vid statens jernvägar tillsättas genom konstitutorial". Hvad detta innebär, kan ingen med återopande af en lagtext konstatera. Visserligen har strafflagen sagt (10 kap., 1 och 5 §§) hvad *i strafflagen* förstås med embetsman och med tjensteman, men denna distinktion innebär icke en allmängiltig konstitutionel regel, och hvarken strafflagen eller någon annan lag har meddelat en sådan regel för åtskilnad mellan tjenstemän och betjente. Och lika litet är i lag sagdt, hvad ett "konstitutorial" är till åtskilnad från en fullmagt. Man torde i allmänhet hålla före, att hufvudskilnaden är den, att tjenstemän med konstitutorial (i likhet med förtroendeembetsmän) kunna utan ransakning och dom från sin befattning skiljas. Men detta är blott en teori och en praxis: ett *lagbud*, som säger så, existerar deremot ej, och skulle ej heller, utan öfverträdelse af grundlagen, kunna utfärdas, så länge regeringsformens 36 § har den lydelse, som förblifvit orubbad sedan år 1809. Ej heller gifves det någon lagbestämmelse om hvad konstitutorialet skall tillförsäkra den, för hvilken det utfärdats. Bestämmelsen reducerar sig således i allt väsentligt till en fras, i hvilken många af dem, som den skulle gälla — enligt hvad jag haft talrika tillfällen att öfvertyga mig om — inlägga något väsentligen annat och mer, än hvad erfarenheten skall komma att visa dem, att den i tillämpningen befinnes innebära. Det kan i min tanke ej anstå Riksdagen att "medgifva" någonting, om hvars betydelse den själf vore minst sagdt oviss, och som sedermera skulle kunna i detalj tillämpas på mycket olika sätt beträffande ej blott hela klasser, utan ock inom dem

olika individer af den stora personal, hvars rättsförhållande till staten genom denna den mest obestämda bland bestämmelser skulle regleras. Om Riksdagen ej skulle finna angeläget att till Kongl. Maj:t återförvisa hela det förevarande ärendet till ny och mera omsorgsfull utredning, håller jag således före, att det är högst angeläget, att hela innebörden af det föreslagna stadgandet, att "tjenstemän och betjente vid statens jernvägar tillsättas genom konstitutiorial", varder i Riksdagens beslut definierad. Såsom det nu lyder, utgör det i förening med slutorden i punkt I, att "öfriga bestämmelser för antagande, entledigande och förflyttning af personal vid statens jernvägar meddelas af Kongl. Maj:t", en den mest vidsträckt fullmakt å administrativt förgodtfinnande. Första raden i punkt I betyder *intet*, de två sista raderna betyda *allt* — hvad man behagar.

b) *Skyldighet att från tjensten afgå. Pensionsrätt.*

I det första af de tre moment under I, som handla om skyldighet att från tjensten afgå, nämnas bland villkoren för denna skyldighet, att tjänsteman eller betjent är "berättigad till pension", men i de två följande momenten omförmäles icke pensionsrätten. Tredje momentet är till och med på ett så egendomligt sätt redigeradt, att det medgifver att tjänsteman eller betjent, som till följd af antingen sjuklighet, som han icke ådragit sig i tjensteutöfning, eller ålderdomssvagheter icke kan sin befattning behörigen sköta, må kunna entledigas, nemligen "efter minst tio års ordinarie anställning", hvilket stadgande, enligt vanligt ordaförstånd, innebär att den, som i följd af sjuklighet eller ålderdomssvagheter ej kan sköta sin tjänst, *icke må entledigas förr än efter tio års tjänst*. En sådan orimlighet är naturligtvis ej afsedd, utan har den väl uppkommit derigenom, att man underlåtit att här nämna eller hänvisa till den i pensionsreglementet § 6 omtalade pensionsrätt. Så som stadgandet lyder, skulle emellertid Riksdagen, genom att godkänna momentet, blott hafva till en mer än blott administrativ lagbestämmelse upphöjt föreskriften om skyldighet att afgå från tjensten, under det åter den skyldigheten motsvarande pensionsrätten beror dels af det pensionsreglemente, som *Kongl. Maj:t på egen hand stiftar*, dels af *pensionsrättens förmåga att uppfylla sina förbindelser*. Och härmed kommer jag tillbaka till den i det första af de tre ifrågavarande momenten nämnda rätten till

c) Pension från statens jernvägstrafiks pensionsinrättning.

År 1885, således för tolf år sedan, anhöll Riksdagen (skrifvelse n:o 61, punkt 21), att Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, om och i hvad mån förändrade grunder för pensionering af betjeningen vid statens jernvägstrafik må vara af rättvisa och billighet påkallade, samt derefter till Riksdagen aflåta den framställning i ämnet, hvartill Kongl. Maj:t må finna skäl. I denna skrifvelse påpekades, med ledning af de i herrar J. Sjöbergs och C. Adelskölds motioner meddelade, synnerligen sakrika uppgifter, bland annat att under tidrymden 1872—1883 medeltalet af lefnads- och tjänstår för den i tjensten aflidna betjeningen utgjort: vid banafdelningen 42,⁰³ lefnads- och 11,⁸⁰ tjänstår, vid maskinafdelningen 39,¹⁷ lefnads- och 10,³⁴ tjänstår, vid trafikafdelningen 39,⁹⁶ lefnads- och 8,²¹ tjänstår, eller för samtliga betjeningen 37,⁹¹ lefnads- och 9,³³ tjänstår, hvadan den till nu afsedda tjänsteklasser hörande personal, som i tjensten aflidit från pensionsinrättningens början till och med 1883, *hunnit sammanlagdt endast 47,⁸⁴ lefnads- och tjänstår, eller föga mer än hälften af det antal af tjänstår och lefnadsår (95), som fordras för berättigande till full pension.*

I de af justitieombudsmannen till 1886 års Riksdag meddelade, från statsdepartementen erhållna uppgifter angående de åtgärder, som vidtagits med anledning af 1885 års Riksdags skrivelser, förekommer i den af V. L. Groll undertecknade redogörelsen från civildepartementet ingen upplysning om någon Kongl. Maj:ts åtgärd med anledning af nämnda skrifvelse, eller ens att den blifvit inför Kongl. Maj:t föredragen. Den hade emellertid blifvit af Kongl. Maj:t öfverlemnad till trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen, som sedan länge fått och till en i vårt land förmodligen enastående grad utvecklat den vanan att vid Kongl. Maj:ts befallningar fästa det afseende, styrelsen sjelf finner lämpligt, underlät att afgifva något svar på Kongl. Maj:ts remiss, och detta därför — såsom civilministern tillkännagaf i Andra Kammaren den 24 februari 1892 på grund af ett meddelande, som han lyckats att "under hand" erhålla — att styrelsen ansåg, "att denna fråga icke borde i och för sig tagas under öfvervägande, utan sammanställas med frågan om hela det öfriga pensionsväsendet vid jernvägarne".

Dåvarande civilministern fann detta af jernvägsstyrelsen i trots af Kongl. Maj:ts befallning dekreterade uppskof — otillräckligt. Han ansåg den af 1885 års Riksdag väckta frågan om rättelse till någon rimlighet af jern-

vägsbetjenings pensioneringsvilkor böra sammankopplas med en revision af »hela pensionsväsendet i landet». Och i detta läge torde ärendet ännu befinna sig. Det är antagligt, att herr civilministern inbegrep statsjernvägar- nes pensionsväsende i det meddelandet, att "vissa af våra pensionsanstalter arbeta under ganska bekymmersamma förhållanden, så att, ehuru man visserligen för närvarande och *kanske ännu några år* kan vänta, att de skola kunna fullgöra sina förbindelser, den tiden dock kan motses, då så icke blir förhållandet.»

I alla händelser är det nu ådagalagdt, att pensionsinrättningen ej med nuvarande tillgångar är i stånd att framgent fullgöra sina förbindelser. Den senaste af de tre utredningar, som egt rum, eller den af lektor Jäderin verkställda utvisar, att "vid 1894 års slut pensionsinrättningens kapitalbrist uppgick till 12,517,600 kronor, om hänsyn endast toges till dåvarande delegarepersonalen, men till 17,129,000 kronor, om nytillträdande delegare enligt approximativ uppskattning jemväl medtagas i räkningen, som då alltså kommer att gälla för all framtid». (Pensionsinrättningsdelegarnes fullmäktiges protokoll ^{17/6} 1896.) Enligt hvad jag af sakkunnig person hört uppgifvas, torde den oupphörligt växande bristen nu öfverstiga 20 millioner och, om man förutsätter nödig ändring i tågpersonalens åldersvilkor för pensionsrätt, måhända 22 millioner.

Pensionsinrättningens direktion framlade vid delegarnes fullmäktiges möte i juni förlidet år förslag om hemställan till Kongl. Maj:t,

dels derom, att *staten*, mot rätt till pensionsinrättningens samtliga tillgångar och delegarnes reglements enligt fastställda afgifter under dessas återstående tjenstetid, *mätte åtaga sig* ansvaret för delegarnes och pensionärernas pensionering enligt nu gällande reglemente, i hvilket fall det till pensionsinrättningen nu utgående årliga bidraget från trafikmedel såsom varande icke vidare behöfligt naturligtvis skulle upphöra, och dels derom, att pensioneringen af den personal, som framdeles komme att vid statens jernvägstrafik anställas, måtte ordnas efter hufvudsakligen samma grunder, som kunna komma att för statens civila tjenstepersonal i allmänhet fastställas.

Ärendet uppsköts till ett urtima fullmäktigmöte sistlidne höst, då direktionens förslag förkastades. Af skälen skall jag ur protokollet för mötet den 8 oktober 1896 anföra följande:

Den af direktionen gjorda framställning afser i främsta rummet att till statsverket öfverlemna pensionsinrättningens tillgångar för att derigenom betrygga den pensionsrätt, som blifvit de nuvarande delegarne tillförsäkrad uti det för pensionsinrättningen nu gällande reglemente. Enligt fullmäktiges åsigt synes emellertid ett dylikt hembjudande till

statsverket af pensionsinrättningens tillgångar för att vinna trygghet för de nuvarande delegarnes pensionsrätt ingalunda af behovet påkalladt, då *staten redan för närvarande måste anses pliktig (att) ansvara för pensionernas utgående enligt nu gällande reglemente.* — — — Af berörda beslut (1882 års riksdags, om ökad bidrag af trafikmedel till pensionsinrättningen) torde få anses framgå, att *Riksdagen under vissa vilkor iklädt sig garanti för de förhöjda pensionsbeloppen. Då nu delegarne i pensionsinrättningen fullgjort de förpligtelser, Riksdagen uti omförmälda beslut stipulerat som vilkor för den beviljade förhöjningen, måste det följaktligen tillkomma Riksdagen samt Kongl. Maj:t, som godkänt Riksdagens beslut, att ansvara för pensionernas utgående med de förhöjda beloppen.* — — — En höjning uti de nuvarande pensionsavgifterna torde svårligen kunna ifrågasättas. Under sådana förhållanden torde det vara nödvändigt att vädja till statsmagternas bistånd. Om sättet för detta bistånd hafva enskilda fullmäktige framlagt särskilda förslag. *Då fullmäktige emellertid hysa den uppfattning, att statsmagterna äro ansvariga för utbetalningen af pensionerna till de nuvarande delegarne, hafva fullmäktige icke ansett lämpligt att för närvarande yttra sig om hvilka åtgärder i detta afseende lämpligen böra vidtagas.*

Fullmäktiges beslut blef, att direktionen skulle hos Kongl. Maj:t dels anmäla pensionsinrättningens kapitalbrist, dels anhålla om åtgärders snara vidtagande till beredande af tillräckliga medel för de nuvarande delegarnes pensionering enligt reglementet och ordnande af pensioneringen af den personal, som framdeles kan blifva antagen.

Här är således icke längre fråga, såsom i direktionens ofvan anförda förslag, om en hemställan att staten måtte *åtaga sig* ansvar för pensioneringen. Här proklameras det och, förmodligen till stärkande af tron derpå, upprepas det ett par gånger, att staten redan *har* denna ansvarspligt. Att jernvägsstyrelsen i skrifvelse till Kongl. Maj:t den 18 januari 1897 åberopar fullmäktiges yttrande som stöd för sin åsigt, »att staten redan för närvarande måste anses pliktig (att) ansvara för utgåendet af de nuvarande delegarnes pensioner enligt nu gällande reglemente», kan visserligen ej öka ett ur luften gripet påståendes auktoritet. Men den sällsynta dristighet, hvarmed man uttolkat ett riksdagsbeslut och såsom själfklara förkunnat skyldigheter för staten, hvilka såsom *juridiska* förpligtelser existera blott uti inbillningen, torde utgöra en giltig anledning för Riksdagen att öfverväga de möjliga konsekvenserna af ett bifall till Kongl. Maj:ts proposition, punkt I — konsekvenserna nemligen af sambandet mellan de bestämmelser om *tvunget afsked*, hvartill nu helt oföväntadt Riksdagens samtycke begäres, och den *rätt till pension*, i afseende å hvilken man ej af Riksdagen önskar någon annan medverkan, än beviljande af penningar. Om man lägger märke till, hvilket belopp pensionen för en till landshöfding befordrad jernvägstjensteman skulle hafva utgjort den 1 juli 1896 (kronor 6,720), och

dermed jemför de genom omätligt arbete i förtid utslitne betjentes pensions-utsigter (jfr 1885 års skrifvelse), så torde man komma på den tanken, att Riksdagen har skäl att ej inskränka sin åtgärd till blott ett ja till alla anslagsfordringar.

Har Kongl. Maj:t hittills kunnat undvara Riksdagens medverkan i hvad rörer personalens anställning, afsked m. m., så synes mig Riksdagen ej hafva anledning att ikläda sig en *medansvarighet*, der den ej får *andel i magten*. Och det af Riksdagen i propositionens punkt I äskade medgifvandet innebär ingenting annat. Men om och sedan detta till sin betydelse mycket omtvisteliga och till sina konsekvenser farliga medgifvande en gång lemnats, då ligger användningen deraf — intill dess Kongl. Maj:t går in på en inskränkning i sin magtfullkomlighet — uteslutande i Kongl. Maj:ts eller, hvad ännu värre är, i den för allt ansvar oåtkomliga jernvägsstyrelsens hand. Om vi tillämpa det sagda å bestämmelserna i punkt I om det *tvungna afskedet* och den i ett mom. nämnda, i två andra tyst förutsatta *pensionsrätten*, så blifver Riksdagens ställning följande. Riksdagen har med Kongl. Maj:t lagstiftat om ett tvunget afsked, som Kongl. Maj:t hittills ansett sig kunna på egen hand påbjuda. Den personal, som detta bud gäller, anser sig ega en motsvarande rätt till pension. När en vacker dag pensionskassan befinnes insolvent, då skall man säga: efter som Riksdagen godkänt hvad Kongl. Maj:t föreslagit om det tvungna afskedet, har den också att svara för uppfyllelsen af hvad deremot svarar och fylla pensionskassans brist; om detta kunde vara tvifvelaktigt förut — vi hafva dock här ofvan sett, att de närmast inresserade ej derom hysa något tvifvel — så är det nu mera fullkomligt klart, sedan Riksdagen 1897 godkänt Kongl. Maj:ts förslag, ty mot statens fördel att blifva qvitt tjenare, som för sjuklighet, ålderdomssvaghet eller i tjensten ådraget lyte äro oförmögna att behörigen sköta sin befattning, svarar naturligen skyldighet att genom pension bereda dem försörjning. Så skall man då tala, och den profetian torde ej vara allt för riskerad, att det talet kommer att föras ej blott af pensionsanstaltens fullmäktige och jernvägsstyrelsen, utan ock — med återopande af ifrågavarande proposition, derest den blifvit af Riksdagen antagen — utaf regeringen.

Utan all fråga kan derå svaras med den fullaste formella rätt, att Riksdagen icke hittills iklädt staten några andra förpligtelser än att betala det en gång beviljade bidraget, och att den i 1897 års förslag förekommande hänvisning till pensionsrätt blott afser rätt till pension från en pensionsinrättning, som Riksdagen ansett sig böra understödja, men för hvilken den aldrig åtagit sig något annat ansvar. Svarets *juridiska* giltighet är så klar

som dagen. Men det förhåller sig annorlunda med frågans *moraliska* sida. Det som i punkt I — tredje, fjerde och femte momenten — uttryckligt fastslås som rättsregel, det är *tvunget afsked från tjenst och lefvebröd*. I samma moment hänvisas till *pensionsrätt*, och detsamma måste vara menadt, ehuru det är bortglömdt, i fjerde och femte momenten. Ingenting kan vara mera naturligt, än att personalen, för hvilken skyldigheten är stadgad, anser den motsvarande rättigheten ofelbar. Men så inträffar det, att penningar saknas, och att ingen domstol kan förhjelpa den pensionsberättigade att få ut sitt qvartal, ty der ingenting fins att taga, der mister till och med kejsaren sin rätt. Då skall man med fullt fog säga, att en rätt till pension, som, ehuru lagligen förvärfvad, blifver overksam därför, att pensionskassan är ur stånd att uppfylla sina förbindelser, är ett gyckel, hvars grymma innebörd ej öfverskyles af något formelt behag.

Men, förblifver ej förhållandet enahanda, som det nu är, om Riksdagen lemnar sitt bifall till de anställnings- och afskedsregler, som Kongl. Maj:t i alla fall torde komma att följa? Nej, skilnaden är mycket väsentlig. Om Riksdagen medgifver hvad Kongl. Maj:t föreslagit — ehuru Kongl. Maj:t funnit och finner sig alldeles oförhindrad att härom förordna utan någon Riksdagens inblandning — då skall det, när pensionsrätten visar sig vara en sviklig förhoppning, heta, att det är *Riksdagens* skuld, att det beror af *dess* beslut, att den åldrige, den sjuklige, den af ett olycksfall lemlästade afskedas från tjenst och lön, utan att få honom utlofvad ålderdomsförsörjning.

Hvilket rimligt ändamål skulle väl, från representationens sida sedt, vinnas derigenom, att den på Kongl. Maj:ts önskan åtog sig en medansvarighet för förhållanden, hvilka föranledts blott af Kongl. Maj:ts magtöfning?

Enligt jernvägsstyrelsens berättelse för år 1895 har i statsbanorna nedlagts ett byggnadskapital å nära 300 millioner kronor; samma år uppgick bruttointkomsten af trafiken till 27,247,000, hvaraf 17,760,000 uppslukades af driftkostnader. Antalet af personalen vid jernvägstrafiken uppgick, såsom förut är nämnt, till mer än 12,000 personer.

En statsförvaltningsgren, der det handlar om sådana summor och om en personal, så många gånger större än vid någon annan, skulle synas påkalla en åtminstone lika omsorgsfull pröfning från regeringens och repre-

sentationens sida af både förvaltningsregler och hushållning som i något annat fall. Men motsatsen har inträffat, och förhållandenas gång fortskyn-
dar mer och mer i den rigtningen. Orsakerna dertill äro flere. Såsom de hufvudsakligaste få utan tvifvel anses, att Kongl. Maj:t utan motstånd från den af andra intressen allt för mycket upptagna representationens sida till-
egnat sig en allena beslutande rätt, för hvilken hvarken ordalydelsen af re-
geringsformens 89 § eller dess historiska förutsättningar lemna något stöd,
och att Kongl. Maj:t derefter i stor omfattning åt en underordnad myndig-
het öfverlätit en styrelsemagt, för hvars utöfning det konstitutionella, såväl
politiska som juridiska, ansvaret försvinner, när beslutanderätten förflyttas
från Kongl. Maj:t i statsrådet till ett embetsverk. Dessa tvenne omstän-
digheter hafva samverkat derhän, att representationen hvarken fullgör sina
pligter eller försvarar sina rättigheter och upprätthåller sin värdighet.

Det torde ej af någon bestridas, att trafikafgifterna äro af helt och
hållet samma statsekonomiska art som postbefordringsafgifterna. Då de
senare enligt grundlagen ega bevillnings natur och äro beroende af Riksdagens
beslut, skulle väl en följdriktig tillämpning af en bland grundlagens hufvudprinci-
per hafva förbjudit, att lagstiftningen om trafiktaxor undandroges Riksdagens
beslutanderätt. Men under det Riksdagen eger att bestämma postporto,
under det Riksdagen utöfvar sin bevillningsmagt i afseende å de afgifter
»för särskilda förmåner och rättigheter», hvilka i riksstaten för detta år
upptagas till 800,000 kronor, har Riksdagen hittills låtit sig frånhändas
sin beslutanderätt om de afgifter, som grundlägga en bruttoinkomst, närmande
sig till 30 millioner kronor.

Första vilkoret för en genomgripande reform af jernvägsförvaltningen
är, såsom jag tillförene påpekat, att Kongl. Maj:t återtager utöfningen af
den magt, som i strid med grundlagen mer och mer hopats i jernvägs-
styrelsens hand; att Riksdagen kan vända sig till och emot en ej blott till
namnet, utan i verkligheten och till gagnet ansvarig målsman för jern-
vägarne; att således omvårdnaden om detta stora samhällsintresse förlägges
till ett särskildt statsdepartement. Det andra vilkoret är, i min tanke, att
Riksdagen ej längre afsäger sig att delta i lagstiftningen om taxor för
person- och godsbefordring.

Hvad detta senare önskemål angår, kan nu åberopas Danmarks föredöme.
Uti *Lov om Statsbanedriftens Ordning* den 12 april 1892 stadgades, § 27:

Takstregulativ med tilhörende Takster og Befordringsreglement m. m. fastsættes, indtil
anderledes ved Lov bestemmes, af Indenrigsministeren.

Senest för den i 1895 sammenträdande ordentlige Rigsdag bliver at fremsætte Forslag til Lov om de Regler, som skulle lægges til Grund for Fastsættelsen af Takster og Befordringsbestemmelser for Benyttelsen af Statsbanerne med tilhørende Söturer.

Och denna afsigt har blifvit i verket satt genom *Lov om Statsbanernes Takster* den 24 april 1896, som trädte i kraft 3 månader efter dess kungörande i Lovtidenden den $\frac{1}{5}$ 1896, dock att vissa bestämmelser skola vara fullt genomförda först från $\frac{1}{4}$ 1897 och några senast den $\frac{1}{1}$ 1898. Lagens giltighet upphör $\frac{1}{4}$ 1901. Af dess sju afdelningar handlar den sjette om »Betalingen for Befordringen» under följande rubriker: Almindelige Grundregler — Personbefordringen — Godsbefordringen — Levende Dyrs Befordring — Andre Taxtbestemmelser — Særlige Overenskomster. Fribefordring.

Denna lag visar, hurusom det mycket väl går för sig att ej helt och hållet öfverlåta bestämmelser af så stor både statsfinansiell och privatekonomisk betydelse, som jernvägstaxor och öfriga föreskrifter om jernvägstrafiken, åt ett administrativt förmyndande, hvars visdom enligt all erfarenhets vittnesbörd ej får förutsättas vara proportionell mot graden af dess magtfullkomlighet. Den har emellertid icke fjettrat administrationens befogenhet inom gränser, som genom ytterligt gående detaljering skulle klafbinda den, der omständigheterna påkalla jemkningar eller undantag. Och det är ej ett för representationens kontroll oåtkomligt embetsverk, utan *den konstitutionellt ansvarige ministern för offentliga arbeten*, som på grundvalen af lagens bestämmelser utfärdar befordringstariffer, som pröfvar de af jernbanestyrelsen med in- eller utländska trafikmyndigheter afslutade tarifföfverenskommelser om genomgående trafik, som påbjuder de för tillämpning och fullständigande af lagens regler nödiga reglementariska föreskrifter. Det torde ej vara öfverflödigt att erinra derom, att, om ministerstyrelse finnes i Danmark, der också finnas ministerstyrelsens förutsättningar, under det att i Sverige, der hvarje yttring af ministerstyrelse är stridande mot en af statsförfattningens otvetydiga och undantagslösa principer, de ej sällsynta försöken att tillämpa en sådan omintetgör den ansvarighet, som är i grundlagen inskrifven.

Till en verklig reform af jernvägsadministrationen erbjudes intet uppslag i Kongl. Maj:ts proposition. Genom bifall till Kongl. Maj:ts förslag skulle Riksdagen blott binda sina händer och i en utsträckning, som svårigen kan förutses ikläda sig medansvarighet för förfoganden och deras konsekvenser, hvarå Riksdagen ej utöfvat eller kommer att utöfva något inflytande.

Jag tillåter mig därför att, såsom alternativ mot det förslag, jag skall hafva den äran att i en följande motion framställa, härmed föreslå,

att Riksdagen ej må bifalla Kongl. Maj:ts proposition n:o 27 och att Riksdagen, vid anmälan af detta beslut, anhåller, att Kongl. Maj:t efter ny utredning framlägger nytt löneruleringsförslag, att vid denna utredning må tagas under öfvervägande frågorna om det sedan länge rådande missförhållandet mellan ordinarie och extra personalen, om ansökningsrätt till befattningar vid jernvägstrafiken, om daglig tjenstgöringstid, äfvensom att åt tjenstemanna- och betjentklasserna lemnas tillfälle att, genom af dem utsedda förtroendemän, medverka till utredningen.

Stockholm den 19 februari 1897.

A. Hedin.
