

Nr 459.

Av herr **Bäcklund m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 381, angående tillfällig lönereglering för tjänstemän vid statens järnvägar m. m.

Vid 1917 års riksdag väcktes av oss m. fl. motion om ändring i statens järnvägars avlöningsreglemente § 5 mom. 1.

Ur denna motion tillåta vi oss anföra följande:

»Hos statens tjänstemän av lägre grad har länge gjort sig gällande kravet på likställighet med tjänstemännen av högre grad i fråga om semesterdagarnas antal. Inför riksdagen har denna fråga förekommit år 1912 i motion nr 240, vad det gäller personalen vid statsjärnvägarna. I motiveringen till denna motion anföres följande:

'Det torde väl vara obestridligt, att få tjänstebefattningar äro i så hög grad slitande och enerverande som just lägre gradens järnvägsmän. Få äro såsom de så ofta utsatta för faror och olycksfall; den statistik, som årligen publiceras härutinnan angående skador och dödsfall under järnvägsdrift, talar ett tydligt språk om vilka, som äro mest utsatta härför. Och just på den lägre gradens järnvägsmän, på deras vakenhet, sinnesnärvaro och plikttrohet vilar i hög grad den trafikerande allmänhetens liv och säkerhet. Järnvägsmännen av lägre grad hava det oaktat icke tillförsäkrats längre årlig semester än 15 dagar, då däremot järnvägsmännen av närmast högre grad årligen erhålla 30 dagars ledighet och allt detta oavsett hur lång tid de olika tjänsteinnehavarna burit arbetets tunga och dess ansvar. Det förefaller nog mången, att förmånerna i detta avseende äro något ojämnt delade, om man t. ex. tänker på att en lokomotivförare, konduktör, en stationskarl eller en banvakt med tjugu, trettio års uppslitande och enerverande arbete bakom sig icke erhåller mer än 15 dagars

Bihang till riksdagens protokoll 1918. 4 saml. 204 häft. (Nr 459—460.) 1

semester, under det att en stationsskrivare genast, sedan han vunnit ordinarie tjänst, erhåller dubbelt så lång semester. Rättast vore väl i detta avseende att låta semestertidens längd i någon mån rätta sig efter tjänstetiden sålunda, att semester för alla tjänstemän började med 15 dagar och sedan alltefter antalet tjänsteår höjdes, tills semestertiden uppginge till 30 dagar om året.' Frågan blev emellertid icke löst den gången. Sedan har »1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten» även tagit upp detta spörsmål. I betänkandet uttalar sig kommissionen på följande sätt:

'Beträffande slutligen tjänstledighet anser kommissionen, att den mera till åren komna delen av personalen i allmänhet är i behov av längre tids sammanhängande ledighet per år än den yngre för att kunna bibehålla full tjänsteduglighet. Enligt nuvarande bestämmelser erhåller tjänsteman av lägre grad, förutom sabbatsvila och fridagar, tjänstledighet med bibehållen avlöning för enskilda angelägenheter under följande antal dagar per kalenderår:

Året efter det, under vilket han blivit antagen till extra ordinarie, 5 dagar, året därpå 10 dagar samt därefter 15 dagar. Någon höjning av sistnämnda antal dagar förekommer varken vid antagningen till ordinarie befattning eller vid högre levnadsålder.

Kommissionen vill föreslå, att ordinarie personal av lägre grad må äga att med bibehållen avlöning åtnjuta tjänstledighet för egna angelägenheter eller semester under följande antal dagar per kalenderår:

intill fyllda 40 år	15 dagar
efter » 40 »	20 »
» » 50 »	25 »
» » 55 »	30 »

Av dessa dagar bör dock vid 15 dagars ledighet minst 6 och i övriga fall omkring hälften av hela antalet dagar uttagas i en sammanhängande följd och efter fördelning som i god tid för varje år fastställas av vederbörande myndighet, som därvid bör i möjligaste mån taga hänsyn till personalens önsknings.

För en person, som antages till extra ordinarie under det år, han fyller 23 år, och avgår vid den vanliga pensionsåldern, 63 år, bliver vid tillämpningen av kommissionens ovanstående förslag antalet tjänstledighetsdagar för enskilda angelägenheter eller semester under hela tjänstetiden, 40 år, följande:

året efter fyllda	23 år.....	$1 \times 5 =$	5 dagar
» » »	24 »	$1 \times 10 =$	10 »
» » »	25—39 år.....	$15 \times 15 =$	225 »
» » »	40—49 »	$10 \times 20 =$	200 »
» » »	50—54 »	$5 \times 25 =$	125 »
» » »	55—62 »	$8 \times 30 =$	240 »
Summa 805 dagar			

vilket i medeltal per tjänsteår utgör 20 $\frac{1}{8}$ dag.

Samtidigt som man härigenom skulle tillgodose behovet för den äldre personalen att utan företeende av läkareintyg erhålla möjlighet till längre ledighet, än vad nu är fallet, skulle man härigenom på visst sätt tillmötesgå det av personalen till kommissionen framställda önskemålet om 20 dagars ledighet per år. Medräknas vidare antalet dagar för sabbatsvila, varannan av i medeltal 62 sön- och helgdagar eller 31 dagar, komme sammanlagda antalet ledighetsdagar i medeltal per år att uppgå till i det närmaste en för varje av årets 52 veckor. Järnvägspersonalen skulle sålunda med bibehållen avlöning beredas en ledighet motsvarande, så långt förhållandena lämpligen medgiva, den å de flesta arbetsområden sedan gammalt allmänt erkända principen av en vilodag i veckan.'

Även om personalen tillerkändes 20 dagars ledighet per år, så skulle den det oaktat komma i en sämre ställning än de kategorier, som äro befriade från tjänstgöring under sön- och helgdagar. Sön- och helgdagarnas antal är omkring 62. Större delen av den lägre personalen tjänstgör under 31 sön- och helgdagar, sammanlagda fridagarna inberäknat med 20 dagar, summan bleve således 51 dagar på hela året eller mindre antal dagar än årets sön- och helgdagar. Ännu ogynnsammare ställer det sig emellertid för en rätt stor kontingent lägre järnvägspersonal, som endast har sabbatsledighet var fjärde sön- och helldag.

Under sådana förhållanden skulle det vara mera rättvist att tillerkänna dessa tjänstemän av lägre grad samma antal tjänstledighetsdagar per år, som tjänstemännen av högre grad äro tillerkända. Ledighetsdagarnas antal skulle oaktat detta icke överstiga antalet sön- och helgdagar per år.

Den av »1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten» föreslagna åtgärden att tillerkänna de lägre tjänstemännen tjänstledighetsdagar i förhållande till dess levnadsålder anse även vi, att det finnes fog för.

Som principiellt önskemål anse vi, att tjänstledighetsdagarnas antal

icke bör bli mindre än 20 per år för någon ordinarie befattningshavare vid statens järnvägar, men att antalet sedan utökas i förhållande till levnadsåldern samt att minst 15 dagars ledighet må kunna beviljas under nu gällande former.»

Statsutskottet yttrar i sitt utlåtande nr 49 angående motionen följande:

»På därom i vederbörlig ordning framställd begäran har järnvägsstyrelsen avgivit yttrande i ärendet och härvid anført, att enligt styrelsens mening motionen innefattade ett spörsmål av sådan beskaffenhet, att det syntes böra i första hand behandlas av 1915 års kommission för gemensamma avlöningsbestämmelser för kommunikationsverken jämte tullverket, samt att styrelsen för den skull funne sig för närvarande icke kunna intaga någon bestämd ståndpunkt i denna fråga utan att i viss mån föregripa det utredningsarbete, som nämnda kommission fått sig anförtrott.

Under återopande av vad järnvägsstyrelsen sålunda anført får utskottet hemställa, att ovanberörda, av herr Bäcklund m. fl. väckta motionen nr 140, icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.»

Riksdagen beslöt biträda statsutskottets hemställan.

Med hänvisning till vad järnvägsstyrelsen och statsutskottet i sitt ovan återopade utlåtande yttrat, hyste vi den bestämda förvisningen, att 1915 års kommission i sitt betänkande av den 20 mars innevarande år skulle ägnat frågan så pass uppmärksamhet, att den blivit omnämnd i betänkandet, vilket, enligt vad vi kunnat finna, icke blivit fallet. Kanske närmast av denna anledning har icke heller departementschefen i Kungl. Maj:ts proposition nr 381 föreslagit någon ändring i nu gällande bestämmelser angående denna för personalen så vitala fråga.

Så mycket mera anmärkningsvärt anse vi detta vidblivande vid status quo angående personals av lägre grad tjänstledighet vara, som redan »1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten» till ingående behandling hade upptagit detta spörsmål och för sin del föreslog en utökad tjänstledighet.

Dessutom har under föregående år personal av lägre grad vid enskilda järnvägar fått sin tjänstledighet något utökad utöver vad som tillkommer motsvarande personal vid S. J.

Det torde därför inte väcka förvåning, att personalen av lägre grad vid S. J. funnit en stor besvikelse i att icke denna fråga blivit föremål för framställning till innevarande riksdag i samband med proposition om tillfällig lönereglering för S. J. från Kungl. Maj:ts sida, så mycket mer

som denna fråga under flera år varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet och, som ovan anförts, även av en kungl. kommission tillstyrkts.

På grund av vad vi sålunda anført, få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts proposition nr 381, att § 5 mom. 1 måtte erhålla följande ändrade lydelse:

1:o) Fullt arvode må —————

—————

samt till tjänstemän av *lägre grad* under följande dagar per kalenderår: *intill fyllda fyrtio år tjugo dagar, efter fyllda fyrtio år tjugufem dagar och efter fyllda femtio år trettio dagar*; —————

————— sabbatsvila.

Stockholm den 17 maj 1918.

Helge Bäcklund.

Carl Lovén.

Ernst Eriksson
i Stockholm.

