

N:r 34.

Av herr **Hage**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående lönetursrätten för viss personal, som från Mora-Vänerns järnväg övergått till Statens Järnvägar.

Strax innan Mora-Vänerns järnväg år 1916 övertogs av Statens järnvägar inträffade det, att några lokomotiveldare, bl. a. nuvarande lokomotiveldarne vid femte järnvägsdistriktet Karl J. Andersson och Johan Einar L:son Skotte, togo avsked från Mora-Vänerns järnväg och togo anställning vid Statens Järnvägar och detta på grund därav, att Statens Järnvägar, som vid denna tidpunkt var i mycket stort behov av yrkeskunniga lokomotiveldare, hade genom annons anmodat sådana att söka anställning vid statsbanan. Nämnda eldare ha sedan gjort framställning dels till Kungl. Järnvägsstyrelsen dels till Kungl. Maj:t rörande rätt att få tillgodoräkna sig tjänstetid vid f. d. Mora-Vänerns järnväg efter samma grunder som den personal, som med nämnda järnväg direkt övertogs av Statens järnvägar. Emellertid har såväl Kungl. Järnvägsstyrelsen som Kungl. Maj:t avslagit nämnda framställning.

Det oaktat måste man finna det rättvist och riktigt att de, som slutade vid Mora-Vänerns järnväg och började vid Statens järnvägar en kort tid före det Statens järnvägar övertog järnvägen, få samma fördelar, som de, som direkt övertogs. På grund härav tillåter jag mig härmed att bringa denna fråga inför riksdagens prövning, då riksdagen torde kunna ha friare händer att besluta efter billighet och rättvisa och frigöra sig från mera rent *formella* synpunkter.

Enligt mitt förmenande måste det vara i hög grad omotiverat att ställa nämnda befattningshavare i en sämre lönetursrätt än om de kvarstannat i den enskilda järnvägen några månader längre. Övertagandet

av den enskilda järnvägen skedde i början av april 1916 och nämnda funktionärer slutade vid Mora-Vänerns järnväg och övergingo till Statens järnvägar i mitten eller slutet av februari samma år. Det är att märka, att denna övergång tidigare än vad som annars skulle ha skett om de kvarstannat till banans övertagande, *skedde för att tillmötesgå det behov av ökat antal yrkeskunniga lokomotiveldare, som just vid den tidpunkten yppat sig vid Statens järnvägar speciellt vid V-distriktet.* Det är också att märka, att genom övergången till Statens Järnvägar tillfördes statsbanan eldare, som hade praktik, under det att annars Statens Järnvägar fått påkosta utbildning, om i deras ställe antagits nybörjare.

Nämnda befattningshavares övergång till Statens järnvägar kan alltså anses ha varit önskvärd från Statens järnvägars sida. Men trots detta kommer denna tidigare övergång — om ingen ändring vidtages i Kungl. järnvägsstyrelsens och Kungl. Maj:ts beslut — att rent av bestraffas genom att befattningshavarna ifråga erhålla sämre lönetursrätt, än om de kvarstannat, vilket särskilt konstateras, då jämförelse sker med vissa befattningshavare av samma slag, som direkt övergingo till Statens järnvägar vid köpet. Samtidigt har den tidigare övergången resulterat i att tjänstgöringen förlagts till det nordliga V distriktet, under det att de, som inköptes av Statens järnvägar direkt från Mora-Vänerns järnväg, fingo kvarstanna söderut. Det är helt naturligt, att omskrivna befattningshavare ej hade någon anledning att tro, att deras tidigare övergång till Statens järnvägar skulle resultera i sådan försämring av deras ställning. Hade de kunnat ana detta, är det helt naturligt att de stannat kvar vid Mora-Vänerns järnväg och överförts till Statens järnvägar vid inköpet av banan. Men det är också helt naturligt, att de nu finna det i hög grad betryckande att konstatera, att deras tidigare övergång till Statens Järnvägar resulterar i en sämre löneställning m. m. än vad som tillerkänts befattningshavare av samma slag, som senare anställts vid Statens Järnvägar.

Som redan förut nämnts, ha såväl Kungl. Maj:t som Järnvägsstyrelsen avslagit de framställningar om ändring av detta missförhållande, vilka framförts. Trots detta vågar jag likväl nu föra fram frågan motionsledes till riksdagen, då jag förmodar, att Kungl. Järnvägsstyrelsens avgörande måste vara bundet av mera snäva gränser och föreskrifter, under det att för riksdagens vidkommande inga hinder föreligga för ett annat utslag, då bevisligen det förut fällda utslaget leder till orimliga konsekvenser och till en uppenbar orättvisa mot vissa befattningshavare.

(En av de befattningshavare, som träffas av nämnda orättvisa, erhåller nu enligt vad som uppgivits till mig s. k. utplacering först i februari 1916, under det att han skulle erhållit sådan placering redan i november 1912, om han kvarstannat omkring 1 1/2 månad längre vid Mora-Vänerns järnväg och alltså övergått senare till statens Järnvägar nämligen vid inköpet vid järnvägen).

Med hänvisning till ovanstående ävensom till att Kungl. Järnvägsstyrelsen den 29/10 1921 fastställt nya turplaceringsbestämmelser för Statens Järnvägars lokomotivpersonal, hemställes alltså,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådana åtgärder att personal, som från Mora-Vänerns järnväg övergått till Statens Järnvägar samma år som köpet av järnvägen skedde men före tiden för nämnda köp, måtte få tillgodoräkna sig sin anställning vid den enskilda järnvägen efter samma grunder, vilka tillämpats för den personal, som direkt genom köpet av järnvägen övergick till Statens järnvägar.

Stockholm den 18 januari 1922.

Ernst Hage.
