

Nr 155.

Av herr **Sävström m. fl.**, *angående avlöningsförmånerna för i banornas tjänst antagen personal vid Dala-Hälsinglands järnväg.*

Enligt kontrakt den 3 april 1917 utarrenderade Dala-Hälsinglands Järnvägsaktiebolag järnvägen Orsa—Bollnäs för en tid av tio år räknat från den 1 maj 1917 till järnvägsstyrelsen mot ett arrende av 130,000 kronor årligen.

I en den 18 december 1925 dagtecknad skrivelse hemställde järnvägsaktiebolagets styrelse hos Kungl. Maj:t om statens övertagande av bolagets järnväg.

I sin skrivelse anförde bolaget bland annat, att järnvägslinjen i framtiden komme att i statens hand utgöra en värdefull sammanbindningslänk mellan norra stambanan och inlandsbanan, att, om försäljning icke komme till stånd, bolaget vore nödsakat dels omsätta in-tecknat lån å 1,500,000 kronor, dels anskaffa nödigt kapital för inlösen av under arrendetiden tillkomna anläggningar för återköp av de av statens järnvägar övertagna inventarier och materialier ävensom för driftens ombesörjande, samt att de i banan intresserade kommunerna redan bragt mycket stora offer, under det att intet ekonomiskt stöd erhållits från staten.

I järnvägsstyrelsens utlåtande den 4 februari 1926 framhölls, att banan såsom statsbanedel inte ägde något affärsvärde, men att vägande skäl kunde anföras för ett statsingripande. En bana på föga mer än 100 kilometer vore väl liten för att självständig drift skulle kunna bli fullt rationell. Dala-Hälsinglands järnväg ägde icke förbindelse med andra enskilda järnvägar utan vore därvidlag helt hänvisad till statens järnvägar.

Vidare anförde järnvägsstyrelsen, att banan utgör en förbindelselänk mellan norra stambanan och inlandsbanan och att det icke vore uteslutet, att denna länk i framtiden kunde komma att bli av ännu större betydelse. Statens järnvägar hade för övrigt ett visst intresse av att järnvägsnätet i berörda bygder enhetliggöres. Trots de förluster å affären, som under de närmaste åren syntes bli oundvikliga för statsverket, fann sig järnvägsstyrelsen av allmänna hänsyn icke böra ställa sig helt avvisande mot tanken på statsförvärv.

Departementschefen framhöll i proposition till 1927 års riksdag, nr 161, de indirekta fördelar, som statens järnvägar komme att vinna genom förvärv av banan. Först och främst förmånen av att kunna fritt disponera över en förbindelseled mellan den långa inlandsbanesträckan Brunflo—Kristinehamn å ena sidan samt norra stambanan å den andra.

Slutligen anfördes att banan till sin natur ej vore alltför olik de nordliga tvärbanor, vilkas byggande helt bekostats av staten.

Regeringens förslag om inköp av banan bifölls av riksdagen.

Beträffande personalens löneförmåner godkändes i kontraktet, att den skulle äga rätt att efter den 1 maj 1927 övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavande, till dem utgående löneförmåner och utan

minskning av den rätt till en löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagets järnväg tillämpade grunder hava tillkommit dem, allt dock med förbehåll:

1) att de finge åtnöja sig med sådana — med deras innehavande platser såvitt möjligt jämförliga — befattningar, som kungl. järnvägsstyrelsen anser lämpligt att åt dem anförtro,

2) att de skulle vara underkastade alla för statens järnvägspersonal nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagande, bibehållande av anställning, befordran och entledigande; därvid dock skulle gälla att vid beräkning av tjänstetid i och för befordran vid statens järnvägar behörig hänsyn skulle tagas till den tid befattningshavare varit anställd vid bolagets järnväg,

3) att de icke skulle äga rätt att ingå som delägare i statens järnvägars pensionsinrättningar, med mindre sådant efter prövning för varje särskilt fall av befattningshavare därom ingivna ansökan kunde medgivas, varemot kungl. järnvägsstyrelsen från och med den 1 maj 1927 skulle i avseende å de bolagets befattningshavare — vilka samtliga tillhöra Enskilda järnvägars pensionskassa — som icke erhålla särskilt tillstånd att i statens järnvägars pensionskassor inträda, äga samma förpliktelser och rättigheter i förhållande till förstnämnda kassa, som bolaget skulle äga, om järnvägen fortfarande vore bolagets egendom, dock såvitt anginge den avlöningsförhöjning, som bemälda befattningshavare må komma att erhålla efter banans övertagande av staten, endast under förutsättning av Enskilda järnvägarnas pensionskassas samtycke. Den personal, som kvarstår i Enskilda järnvägarnas pensionskassa, tillerkännes enahanda förmåner som de, vilka enligt kungl. brev den 4 juni 1920 tillkomma vissa tjänstemän, förut anställda vid Väst kustbanan m. fl. järnvägar, vilka kvarstå i nyssnämnda pensionskassa.

De löner, som dessa befattningshavare tillerkännas, äro således desamma, som utgingo till dem, innan staten köpte banan.

Beträffande trafiken vid ifrågavarande järnväg framgår det av järnvägsstyrelsens statistik, att densamma något ökat sedan staten övertog banan. Sammanräkningen, enligt nedanstående tabell, är utförd för åren 1926, 1928 och 1929. Under året 1926 trafikerades banan som enskild järnväg, 1927 som dels enskild järnväg, dels statsbana. Åren 1928 och 1929 som statsbana.

	1926	1928	1929
Tågkilometer	254,000	262,000	270,000
Vagnaxelkilometer:			
I person-, post- och resgodstrafik.....	1,956,000	1,975,000	2,149,000
I godstrafik	1,571,000	1,933,000	2,077,000
	Summa 3,527,000	3,908,000	4,226,000

Antalet befattningshavare vid tiden för statens övertagande av järnvägen utgjorde 103. Sedan dess ha 15 av dem avgått med pension, vadan antalet

för närvarande uppgår till 88 befattningshavare. En del av personalen, exempelvis konduktörer, får nu tjänstgöra vid andra statsbanelinjer och således utföra samma tjänst som motsvarande befattningshavare vid statens järnvägar, oaktat de åtnjuta lägre förmåner.

Av den extra ordinarie personalen ha, enligt uppgift, tre av dem vunnit ordinarie anställning vid statens järnvägar med placering i lägsta löneklass, utan beräkning av tjänstetid vid Dala—Hälsinglands järnväg.

Med hänsyn till att staten arrenderat järnvägen under tio år (1917—1927), under vilken tid de anställda varit underkastade de för statens järnvägar i personalavseende gällande bestämmelser, synes det vara både billigt och rättfärdigt att tillerkänna personalen förmåner, som nära överensstämma med vad som gäller för befattningshavare vid statens järnvägar.

Vid övertagandet av Mora—Vänerns järnväg år 1917, bandelen Moranoret—Orsa år 1918, Orsa—Härjedalens järnväg 1919 och Höganäs—Mölle järnväg 1920, fastställde Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsens förslag beträffande grunderna för placering i löneklass av den övertagna personalen.

Enligt dessa bestämmelser skulle i stort sett tidpunkten för första fasta anställning framflyttas fyra år för dåvarande tjänstemän av högre grad samt tre år för tjänstemän av lägre grad, allt för beräkning av tidpunkten för första ordinarie anställning i statens järnvägars tjänst och därmed sammanhängande placering i löneklass.

Den övertagna personalen var också garanterad att icke lida minskning av vid övergången i statens järnvägars tjänst från den enskilda järnvägen utgående löneförmåner och ej heller minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid den enskilda järnvägen gällande bestämmelser skulle hava tillkommit densamma. De skulle därjämte åtnöja sig med sådana med deras innehavande platser jämförliga befattningar, som järnvägsstyrelsen fann lämpligt att åt dem anförtro.

Det synes som om de bestämmelser, som fastställts för nyssnämnda personal vid övergång i statens järnvägars tjänst, även borde tillämpas för den personal, som tidigare varit anställd vid Dala—Hälsinglands järnväg. Enligt uppgift är det ett 50-tal befattningshavare, som äro berörda av denna fråga.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att den personal vid Dala—Hälsinglands järnväg, som vid statens järnvägars övertagande av järnvägen antogs i statsbanornas tjänst, må i den befattning de vid övergången tilldelats erhålla avlöning enligt de vid statens järnvägar gällande avlöningsbestämmelserna, och därvid för placering i löneklass tillgodoräkna den del av förutvarande tjänstetid, som överstiger tre år från det vederbörande erhållit stadigvarande anställning vid järnvägen.

Stockholm den 22 januari 1931.

Adolv Olsson,
Gävle.

Ernst Lindley.

Aug. Sävström.
O. Johansson,
Edsbyn.