

Nr 76.

Af herr **Kronlund**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående beredande af en mera tryggad ställning åt personalen vid de enskilda järnvägarna.

Järnvägsmännen vid de enskilda järnvägarna intaga en i förhållande till tjänstens kräfvande natur och med densamma förenade ansvar en otrygg och osäker ställning gent emot sina principaler, de enskilda järnvägarnas styrelser och aktionärer, såväl i afseende på löneförmåner som äfven beträffande antagande och afskedande i tjänsten och behandligen af förekommande disciplinära bestraffningsärenden.

Rörande vissa grupper af de enskilda järnvägarnas personal har visserligen slutits kollektivaftal, som dels innehålla bestämmelser om förhandlingsordning rörande löner och tvister samt eventuellt slutligt hänvisande till skiljedom och dels bestämmelser rörande vissa förmåner, såsom fribiljetter, fri läkarvård m. m.

Dessa aftal gälla endast för viss tid, delvis endast tills vidare samt för öfrigt blott för den del af personalen, som är berättigad att tillhöra järnvägsmannaförbundet. All öfrig personal, såsom stationsföreståndare, kontorsskrifvare, stationsmästare, banmästare m. fl., får icke tillhöra järnvägsmannaförbundet och har sålunda intet som helst betryggande aftal i berörda hänseende. För dessa grupper och deras anställning torde de enda aftal, som för närvarande existera vid vissa järnvägar, vara de s. k. anställningskontrakten eller också endast ett af vederbörande järnvägsstyrelse utfärdadt förordnande för en person att tillsvidare med tre månaders uppsägning bestrida en viss befattning.

Likaså förefinnas inga som helst allmänna bestämmelser till ledning för de enskilda järnvägarnas principaler vid utöfvande af dem tillkommande disciplinär bestraffningsrätt.

Visserligen synas de allra flesta järnvägsförvaltningar hafva behandlat personalen humant och välvilligt och icke missbrukat sin tämligen oin-

skränkta maktbefogenhet gent emot personalen; det har dock i praktiken visat sig under senare åren att en och annan järnvägsförvaltning understundom på ett godtyckligt sätt begagnat sin maktbefogenhet, särskildt med afseende på uppsägningsrätten. Det har vid vissa tillfällen varit uppenbart att tjänstefel icke förorsakat skedt entledigande af den enskilda järnvägsmannen, utan att denne tvärtom fått goda vitsord om sin tjänstgöring. Till grund för uppsägningen har legat något annat, antingen rent personlig ovilja, politisk förföljelse mot olika tänkande eller dylikt, fastän afskedandet gifvits sken af att vara föranledt af ekonomiska skäl.

Erfarenheten ger vid handen huru ytterst svårt en afskedad järnvägsman har att sedermera försörja sig och de sina; det har i flera fall visat sig nästan omöjligt för en sådan att erhålla annat lämpligt arbete, utan har armod och nöd mången gång blifvit en följd af uppsägningen. Och ju äldre en järnvägsman blir, desto hårdare drabbar en uppsägning och desto värre blifver det att söka bryta sig en ny bana. Gäller det då en person, som skött sig utan anmärkning under hela sin tjänstetid, men haft oturen antingen ådraga sig en förmans rent personliga ovilja eller ock blifva placerad på en plats, som vederbörande af någon anledning anse sig kunna indraga eller besätta med billigare arbetskraft, så framgår det ännu klarare huru uppenbart orättfärdigt detta system är. Järnvägsdriften har från en obetydlig början vuxit ut till den betydande omfattning, den numera intager. Denna utveckling har nödvändiggjort utfärdandet af en hel mängd bestämmelser angående trafiken, och den kontroll, som numera utöfvas mot de enskilda järnvägsbolagen i trafiksäkerhets-hänsyn, är helt annorlunda än den, som i järnvägarnas barnaålder förekom. Gifvet är, att denna höjning i trafikintensitet ställer ökade fordringar på personalen, men beträffande denna personal, det lefvande materialet, hafva såväl myndigheter som förvaltningar uraktlåtitt hvarje åtgärd, som kunnat bidra till att åt tjänstemannens ställning gifva den stadga, som tjänstens natur ovedersägligen kräfver. Orsaken till att någon förändring till det bättre icke hittills kunnat genomföras, torde nog vara att tillskrifva uppfattningen att de enskilda järnvägarna äro att räkna till enskilda företag och att deras förvaltningar äro att jämställa med en enskild arbetsgifvare, i hvars befogenhet det ligger att antaga och afskeda honom underlydande personal.

Det arbete, som järnvägsmannen vid de enskilda järnvägarna utför, är emellertid af samma natur som vid statsbanorna, och från juridisk synpunkt sedt förenadt med samma skyldigheter och ansvar som åtföljer liknande tjänst vid statsbanorna. De enskilda järnvägarna intaga också en afgjord särställning i staten i jämförelse med andra enskilda företag och

bolag. Detta framträder särskildt tydligt i de föreskrifter, som vid koncessionens bedrivande meddelas. Främst bland de stadganden, hvilka markera den enskilda järnvägens beskaffenhet af allmän inrättning, är bestämmelsen om skyldighet för koncessionsinnehafvaren att under alla omständigheter uppehålla trafiken på af vederbörande godkänt sätt. Ingen enskild näringsidkare kan på detta sätt åläggas att fortsätta sin verksamhet under alla omständigheter. Härtill kommer, att trafiken vid de enskilda järnvägarna måste drivas i öfverensstämmelse med af resp. myndigheter lämnadt tillstånd, att materiel och anläggningar regelbundet inspekteras och att ingen som helst förändring i anläggningar och dylikt får ske utan särskildt tillstånd; allt detta skiljer i mer eller mindre mån järnvägen från andra enskilda anläggningar. För öfrigt tarvas ju statens järnvägars medgifvande för att en järnväg skall få anläggas; vidare beviljar ju staten, för att underlätta tillkomsten af företagen, lån af allmänna medel åt de enskilda järnvägarna på förmånliga villkor.

Till och med taxorna äro fastställda genom staten och kunna ju ej höjas utan Kungl. Maj:ts nådiga bifall härtill. I och med koncessionens erhållande har ett järnvägsbolag också erhållit monopol på ett visst trafikområde, på hvilket inga konkurrenter kunna inkräkta utan statens medgifvande. Häraf bör tillräckligt tydligt framgå att enskilda järnvägar till sin art äro långt mera allmänna än enskilda företag.

Järnvägsmannens vid de enskilda järnvägarna arbete är ur det allmännas synpunkt lika viktigt och tillgodoser samma samhällsintresse som personalens vid statsbanorna.

Vid sådant förhållande blir skillnaden i personalens vid statsbanorna och vid de enskilda banorna ställning till sina respektive arbetsgivare, staten och de enskilda järnvägsförvaltningarna, i hög grad ofördelaktig för personalen vid de enskilda järnvägarna.

Statsbanornas personal hafva i allmänhet konstitutorial på tjänsten samt en af Riksdagen fastställd lön, hvilken ej kan fråntagas dem så länge de sköta sig oklanderligt, vidare hafva de i frågor, som röra tjänsten, öfverordnade myndigheter att vädja till. Inga motsvarande förmåner tillgodokomma enskilda järnvägarnas personal utom den del däraf, som få tillhöra järnvägsmannaförbundet, hvilka i skiljenämndsinstitutionen åtminstone hafva någon möjlighet att vinna ändring i en järnvägsförvaltnings beslut. Den öfriga personalen är i detta hänseende alldeles rättslös, och för denna personal är järnvägsförvaltningen både första och sista instans.

Utgöres förvaltningen af i järnvägsärenden icke förfarna män, såsom ofta är fallet, öfverlåtes beslutanderätten i afseende å personalen åt den person, som vid järnvägen har högsta befälet, eller också följes dennes

förslag helt och hållet, hvarför man godt kan påstå, att det vid sådana banor är *en enda person*, som handhafver personalens väl och ve.

Likheten i personalens vid statens och enskilda banor rättsliga ställning torde i allmänhet först vidtaga, då det är fråga om bestraffningar; har en järnvägsman i tjänsten begått något fel, som kolliderar med strafflagens bestämmelser i fråga om järnvägsdriften, tages ingen hänsyn till om han tjänstgjort vid statens eller enskild järnväg.

Likheten inför lag synes emellertid böra finnas icke allenast i fråga om skyldigheter och bestraffningar, utan äfven så vidt möjligt är besträffande rättigheter och förmåner.

Staten tillförsäkrar de enskilda järnvägsbolagen i och med koncessionen ett monopol i deras affärsverksamhet och understöder dem i riklig grad med ekonomiska bidrag; på samma gång utöfvar staten en stark kontroll å deras verksamhet och har äfven tillförsäkrat sig en vidsträckt bestämmanderätt i deras verksamhet genom fastställande af trafiktaxor m. m., allt skyldigheter gent emot staten, som de enskilda järnvägarna måste underkasta sig af nödig hänsyn till det allmännas intresse och den trafikerande allmänhetens väl. Samma hänsyn synes mig kräfva statens medbestämmanderätt i afseende på de enskilda järnvägarnas personal. Genom att tillförsäkra denna personal en säkrare ställning vinnes större garanti att erhålla en pålitlig, intresserad och vaken personal, hvilket naturligtvis måste vara af allra största betydelse för det allmänna.

Önskemålet för den stora personalen vid de enskilda banorna är således en af staten skyddad ställning, som tillförsäkrar en järnvägsman, hvilken tjänstgör oklanderligt, att icke kunna skiljas från sin befattning utom i särskilda fall, då verkligt tvingande ekonomiska förhållanden därtill föranleda; vidare att den enskilda järnvägsmannen beredes tillfälle att öfverklaga och vinna eventuell ändring i en järnvägsförvaltnings beslut beträffande järnvägsmannen samt att, för tillgodoseende af ett rättvist och likformigt handhafvande af de enskilda järnvägarnas disciplinära maktbefogenhet, allmänna bestämmelser i sådant hänseende meddelas af statsmakterna.

Ett osökt tillfälle för Kungl. Maj:t att ingripa reglerande i dessa afseenden gifves just i dessa tider, då ett flertal enskilda järnvägsförvaltningar ingått till Kungl. Maj:t med begäran om förhöjning.

Huru de enskilda järnvägsmännens rättsliga ställning lämpligen må ordnas, torde svårligen utan föregående utredning och förhandlingar med de enskilda järnvägarnas förvaltning kunna angifvas.

Man skulle ju dock bland annat kunna framhålla önskvärdheten af skiljenämndsprincipens tillämpning vid afgörandet af frågor, som röra en-

skilda järnvägsmännens förhållande till sina principaler, beträffande den del af personalen, som icke får tillhöra järnvägsmannaförbundet, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med förslag till hufvudaftal nr 1 mellan svenska järnvägarnas arbetsgifvareförening och svenska järnvägsmannaförbundet, afslutadt den 20 december 1907, äfvensom en vidare utveckling af samma princip beträffande enskilda järnvägsmän i allmänhet.

De af mig förut påpekade behöfliga bestämmelser rörande järnvägsförvaltningarnas disciplinära myndighet gent emot personalen torde måhända lämpligast utarbetas i sammanhang med utarbetandet af en för statsbanorna gällande diciplinstadga.

På grund af hvad jag nu anfört, får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta vidtaga erforderliga åtgärder och utredningar i af mig här ofvan angifvet syfte och därefter i den mån, detta är nödigt, för Riksdagen framlägga de förslag, som af dessa utredningar kunna föranledas.

Stockholm den 18 januari 1911.

G. Kronlund.
