

Nr 50.

Av herr **Olofsson** i Digernäs, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående den tid, under vilken statens järnvägars godsmagasin böra hållas öppna för allmänheten.

Med lagen om arbetstidens begränsning har många rent onödiga besvärligheter och kostnader uppstått inom de olika rörelser och arbetsområden, som lagen avser, men även inom områden som äro undantagna från lagens tillämpning, såsom statens arbeten, jordbruk m. m. Vad särskilt statens järnvägar beträffar, så torde i många fall den s. k. åttatimmarslagen tillämpas till och med strängare än inom andra näringsgrenar, som lagen egentligen avser, jag syftar då närmast på godstrafiken vid statens järnvägar. Förlidet år hade jag äran att till kommunikationsministern framhålla mina synpunkter rörande närmast skötseln av godstrafiken i Östersund och fick också efter någon kort tid emottaga en skrivelse, som skulle utgöra svar på mina muntliga framställningar till herr statsrådet. Detta svar, som jag här bifogar som bilaga, innehåller i huvudsak att varje ökning i öppethållandet av godsmagasinet i Östersund skulle medföra ej så obetydliga kostnader, och om utsträckningen av tiden för öppethållandet i Östersund skulle medgivas, så skulle liknande krav resas på många andra ställen. Nu hyser jag och många med mig den meningen, att öppethållandet av t. ex. magasinet i Östersund under hela dagen från kl. 9 f. m. och till 5 eller 6 e. m. ej skulle förorsaka större kostnader än öppethållandet mellan kl. 9—12 och 3—6 e. m., ty något mindre personal måste väl kunna expediera samma godskvantiteter, om godset får gå in och ut i en mera så att säga jämn ström hela dagen än om godset skall gå stötvis i två kortare tidsperioder per dag, då det ofta, som det nu har varit, en stor kö bildat sig för varje gång magasinet öppnas och det blir ett rusande med både avlämnandet och avhämtandet av gods. Det vore en stor fördel för den trafikerande allmänheten, om järnvägens godsmagasin i allmänhet finge vara öppna hela dagen eller 8 timmar i en följd, särskilt om man kommer lång väg från landet och har svårt att passa tiden, så att ej en god del av dagen förspilles utan glädje för vare sig trafikanten eller järnvägen. Det kan dessutom påpekas, vad det gäller personalen vid

Bihang till riksdagens protokoll 1923. 4 saml. 15 häft. (Nr 48—50.)

godstrafiken hos statens järnvägar, att den ej är överbelastad med arbete; jag tar ett exempel, om man vid Östersunds station skall lasta en eller flera vagnslaster, såsom hö eller annat gods, alltid finns det järnvägspersonal, som erbjuder sig att lasta, men mot ett oskäligt pris. Och samma företeelse hör man från olika håll. — Det är tydligen ingen brist på personal hos statens järnvägar. — Vad här är sagt om förhållanden i Östersund gälla enligt min uppfattning i stort sett alla statens järnvägar. Då jag har den bestämda meningen, att järnvägarnas godsmagasin i allmänhet böra stå öppna för allmänheten hela dagen och att detta kan ske utan merkostnad för staten, men till stor fördel för allmänheten, vågar jag därför vördsamt hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes vidtaga de åtgärder, som med denna motion avses.

Stockholm den 19 januari 1923.

Johan Olofsson.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.
Generaldirektören.

Bilaga.

Statssekreteraren i Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Med anledning av Kommunikationsministerns fråga angående öppethållande av godsexpeditionerna i Östersund meddelas härmed följande.

Ilgodsexpeditionen hålles för närvarande öppen 7—12, 3—6 = 8 timmar.
Fraktgodsexpeditionen » » » » 9—12, 3—6 = 6 »

Härför användas

å ilgodset, expeditionen	3 man
» » magasinet	4 »
» fraktgodset, expeditionen	9 »
» » magasinet	16 »

med tjänstgöring enligt ekonomiskt uppgjorda turlistor.

Expeditionstiderna äro fastställda efter förhandlingar och i samråd med Östersunds handels- och industriförening. Enär personaluppsättningen under tiden för öppethållande måste för att kunna besörja alla med expedierandet av allmänheten förenade göromål bestå av en viss styrka, kan utsträckning av tiden för öppethållandet icke genomföras utan personalökning. Genom omflyttning av tjänstgörings-

tider och ändring av tjänstgöringsturer i den mån sådan är möjlig, kan emellertid den erforderliga personalökningen begränsas till 1 stationskarl å ilgodset samt 1 kontorsbiträde och 2 stationskarlar å fraktgodset, om expeditioner och magasin skola hållas öppna även under tiden 12—3. Kostnadsökningen per år enligt nu gällande avlöningsbestämmelser beräknad för 1 kontorsbiträde och 3 stationskarlar i lägsta löneklasserna utgör omkring 13,700 kronor. Öppethållande endast någon del av tiden mellan 1 och 3 e. m. medför personalökning i förhållande härtill.

Förflyttande av tiden 5—6 till någon timme mellan 12 och 3 skulle komma att väcka stark opposition bland trafikanterna i Östersund.

Emellertid bör framhållas, hurusom varje utsträckning av tiden för gods-expeditionernas i Östersund öppethållande med ty åtföljande ökade personalkostnader säkerligen skulle medföra, att liknande krav restes även inom andra samhällen, enär för vinnande av likformighet tiderna särskilt vid de större stationerna äro efter Styrelsens direktiv och efter samråd mellan de olika distriktsförvaltningarna fastställda till ungefär samma omfattning.

En utsträckning av expeditionstiden i Östersund skulle således ej komma att till sin ekonomiska verkan inskränka sig till den ovan angivna summan, utan för-anleda utgifter av långt större omfattning, särskilt som en hel del av de stationer, som hava samma expeditionstid som Östersund, äro av väsentligt större betydelse än denna station.

Vidare bör framhållas, hurusom de gjorda inskränkningarna i expeditionernas öppethållande hava tillkommit bland annat på grund av 8-timmarsdagens tillämpning vid Statens järnvägar, vilket skulle, för den händelse kompensation icke på antytt sätt kunnat vinnas, hava medfört en för statsbaneekonomien icke önskvärd betydande kostnadsökning.

Åtgärden är ett led i Järnvägsstyrelsens strävan att hålla driftkostnaderna nere under en särskild brydsam tid. Att intressekonflikter härvid kunna uppkomma är självklart, men även från håll där trafikanternas intressen bevakats — exempelvis tull- och traktatkommittén — har hävdats behovet av den yttersta sparsamhet och anlitande av alla lämpliga medel för omkostnadernas nedbringande.

Stockholm den 19 maj 1922.

Axel Granholm.