

Nr 125.

Ankom till riksdagens kansli den 18 april 1939 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avlöningsförmåner för personal vid Borås—Jönköpings järnväg, som vid järnvägens införlivande med statens järnvägar övergår i nämnda järnvägars tjänst.

(4:e avd.)

I en den 24 februari 1939 dagtecknad proposition, nr 164, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att tjänsteman vid Borås—Jönköpings järnväg, som i anledning av statens övertagande av nämnda järnväg konstitueras till ordinarie tjänsteman vid statens järnvägar, må — i den mån sådant erfordras för att han icke skall lida minskning i av honom vid övergången innehavda avlöningsförmåner — utan hinder av bestämmelserna i civila avlöningsreglementet placeras i högre löneklass inom vederbörande lönegrad än den lägsta.

Enligt tidigare medgivanden av Kungl. Maj:t, därav det första av den 16 december 1927, hava under samverkan mellan Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag och statens arbetslöshetskommission pågått arbeten för en utsträckning av järnvägen Borås—Ulricehamn till Jönköping.

År 1935 anvisades av riksdagen ett anslag av 1,300,000 kronor, att utgå av andra medel än lånemedel, till färdigställande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping. Beloppet skulle utlämnas som lån till Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag under villkor, att före lånets utlämnande avtal vore träffat om överlåtande till staten av hela järnvägsanläggningen Borås—Ulricehamn—Jönköping. Dylikt avtal godkändes av Kungl. Maj:t genom beslut den 3 april 1936. I samband därmed förklarade Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t ville framdeles på förslag av järnvägsstyrelsen dels fastställa den dag, från vilken överlåtelsen skulle ske, dels ock fastställa grunder för den framtida förvaltningen av ifrågavarande järnvägsanläggning i statens hand.

Under erinran härom har *departementschefen* anfört bland annat följande:

Järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping beräknas bliva färdig under loppet av nästa budgetår. Den tidigare avtalade överlåtelsen torde sålunda komma att äga rum under budgetåret 1939/40. Med anledning härav har järnvägsstyrelsen nu hemställt, att järnvägen Borås—Ulricehamn—Jönköping må från och med tidpunkten för överlåtelsen införlivas med statens järnvägar samt att, i anslutning härtill, tjänsteman vid sagda järnväg, som i anledning av statens övertagande av järnvägen konstitueras till ordinarie

tjänsteman vid statens järnvägar, må utan hinder av bestämmelserna i för tjänstemän vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente placeras i högre löneklass inom vederbörande lönegrad än den lägsta.

Frågan om formen för förvaltningen av ifrågavarande järnväg i statens hand lämnades öppen vid beslutet om statens förvärv av densamma. Det förutsattes emellertid, att järnvägen vid överlåtelsen kunde befinnas lämpligen böra förvaltas i enlighet med bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående fastställande av grunder för förvaltningen av enskilda järnvägar, som inköpts av staten. Enligt dessa bestämmelser skall av staten övertagen enskild järnväg förvaltas på sätt, som om den fortfarande vore enskild järnväg. För enskilda järnvägar eller för ifrågavarande järnväg tidigare fastställda reglementen skola alltjämt tillämpas i den utsträckning och med den modifikation, som järnvägsstyrelsen prövar skäligen. Särskild taxa såsom för enskild järnväg skall tillämpas och personalens anställnings- och avlöningsförhållanden ordnas efter vid enskilda järnvägar av motsvarande betydelse brukliga grunder, sålunda utan ändring av den vid järnvägens övertagande anställda personalens ställning.

För närvarande tillämpas icke ifrågavarande bestämmelser vid någon av staten övertagen enskild järnväg. Svartälvs och Skara—Timmersdala järnvägar, vilka på sin tid förvaltades enligt nämnda grunder, hava sedermera, den ena nedlagts och den andra överlåtits till enskild järnväg. Sedan 1938 års riksdag medgivit, att tjänsteman vid Varberg—Ätrons järnväg, för vars förvaltning ifrågavarande bestämmelser tillämpades, skulle utan hinder av gällande avlöningsreglementes bestämmelser vid konstituerande till ordinarie tjänsteman vid statens järnvägar kunna placeras i högre löneklass än den lägsta för vederbörande lönegrad gällande, införlivades även denna järnväg med statens järnvägar från och med den 1 juli 1938. Under senare tid av staten övertagna järnvägar hava omedelbart inlemmats i statsbanenätet. I konsekvens härmed har järnvägsstyrelsen i sina framställningar om statens övertagande av Tidaholms och Lysekils järnvägar, vilka framställningar föranlett propositioner i ämnet till innevarande års riksdag, förordat, att järnvägarna omedelbart införlivades i statsbanenätet. Mot bakgrunden av statsmakternas beslut säger sig järnvägsstyrelsen icke kunna anföra några vägande skäl till stöd för att förevarande järnvägs trafikanter och personal skulle efter järnvägens överlåtelse till staten försättas i en ogynnsam särställning i jämförelse med trafikanterna och personalen vid övriga av staten ägda järnvägar. Järnvägsstyrelsen föreslår därför, att järnvägen Borås—Jönköping från och med tidpunkten för överlåtelsen införlivas med statens järnvägar.

Mot vad järnvägsstyrelsen föreslagit synes mig intet vara att invända. I fråga om två av de tre järnvägar, om vilkas övertagande av staten Kungl. Maj:t nyligen framlagt förslag, har jag tillstyrkt ett omedelbart inlemmande i statsbanenätet. Vidkommande den tredje av ifrågavarande järnvägar, nämligen Mjölby—Hästhalmens järnväg, har jag på grund av särskilda skäl ansett frågan om förvaltningsformen böra lämnas öppen. Det har emellertid förutsatts, att därest frågan om samtrafiksvägarna löses i enlighet med järnvägsstyrelsens intentioner, även Mjölby—Hästhalmens järnväg skall införlivas med statsbanenätet. Att under sådana förhållanden beträffande Borås—Jönköpings järnväg intaga en annan ståndpunkt torde knappast vara motiverat.

Förevarande fråga synes emellertid icke vara av beskaffenhet att kräva särskilt beslut av riksdagen. Vad beträffar personalens löneställning efter införlivandet torde det däremot vara nödvändigt att inhämta riksdagens medgivande till att personalen vid järnvägen skall vid inplacering å löneskalan i

det för tjänstemän vid statens järnvägar gällande avlöningsreglementet — d. v. s. civila avlöningsreglementet, som träder i kraft den 1 juli 1939 — få placeras i högre löneklass än den lägsta för vederbörande lönegrad gällande. Jämlikt en vid avtalet om järnvägens överlåtelse till staten fogad förteckning voro år 1935 vid Borås—Jönköpings järnväg anställda 58 personer, inberäknat tillfällig personal och personal för biltrafiken. Enligt järnvägsstyrelsens uppgifter finnes bland personalen ingen, som kan tänkas bli placerad i 21:a eller högre lönegrad i nämnda avlöningsreglemente, varför intet beslut av riksdagen beträffande antalet befattningshavare erfordras.

Järnvägsbyggnaden Ulricehamn—Jönköping, till vilken Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag står som ägare, men som i huvudsak utförts genom statens arbetslöshetskommission, beräknas inom närmaste tiden bli slutförd. Som förutsättning för tidigare beviljat statligt låneunderstöd till bolaget har uppställts, att bolagets hela bananläggning Borås—Ulricehamn—Jönköping —med den äldre sträckan Borås—Ulricehamn (38 km.) och den nu snart färdigställda sträckan Ulricehamn—Jönköping (59 km.) — överlämnas till staten. Härvid skulle riksdagens mening inhämtas »beträffande sättet för banans trafikering och förvaltning».

Utskottet.

Utskottet har ej funnit anledning till erinran mot det förslag, som i dessa avseenden här nu framlagts, innebärande att hela nämnda bananläggning Borås—Jönköping helt införlivas med statens järnvägar. Vid valet mellan bananläggningens förvaltning som en statsägd men från statens järnvägar fristående järnvägsenhet eller dess införlivning med statens järnvägar synes nämligen det sistnämnda alternativet vara att föredraga. Härför talar ett flertal liknande beslut beträffande andra förstatiserade banor. Att märka är också, att nu förevarande bana Borås—Jönköping är av normal spårvidd med direkt anslutning till statsbanenätet i Jönköping.

Det av järnvägsstyrelsen begärda och av riksgäldsfullmäktige tillstyrkta bemyndigandet rörande personalens löneklassplacering torde böra av riksdagen lämnas. Härmed avses endast att undanröja det hinder, som bestämmelsen om viss längre tids *statlig* tjänstgöring utgör för en placering i högre löneklass än den lägsta inom respektive lönegrader (stationskarls-, konduktörslönegraden o. s. v.). Sådant undantag från de allmänna bestämmelserna skulle dock endast få medges, i den mån så erfordras för att minskning icke skall uppkomma i avlöningsförmåner, innehavda vid övergången till statsanställningen.

Utskottet tillstyrker jämväl, att till fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster må överföras statens fordran på grund av de till sammanlagt belopp av 2,600,000 kronor utlämnade statslånen, varav 1,300,000 kronor till banan Borås—Ulricehamn och 1,300,000 kronor till banan Ulricehamn—Jönköping.

Utskottet hemställer i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag,

att riksdagen må medgiva, att tjänsteman vid Borås—Jönköpings järnväg, som i anledning av statens övertagande av nämnda järnväg konstitueras till ordinarie tjänsteman vid

Statsutskottets utlåtande Nr 125.

statens järnvägar, må — i den mån sådant erfordras för att han icke skall lida minskning i av honom vid övergången innehavda avlöningsförmåner — utan hinder av bestämmelserna i civila avlöningsreglementet placeras i högre löneklass inom vederbörande lönegrad än den lägsta.

Stockholm den 18 april 1939.

På statsutskottets vägnar:
ANDERS RÅSTOCK.

Närvarande: se under utlåtandet nr 124.
