
P E R S O N A L F R Å G O R

Personalens arbets- och lönevillkor voro tidigt föremål för föreningens omsorger och intresse. Betecknande härför och för förvaltningarnas omtanke om sin personal är det beslut, som fattades i lönefrågan vid oktobersammanträdet 1877. På grund av de flera gånger berörda, tryckta ekonomiska förhållanden, som rådde i slutet av sjuttioalet och som för järnvägarnas vidkommande medförde avsevärt minskade inkomster, hade fråga väckts inom föreningen, om detta borde föranleda till nedsättning i personalens löner, vilka för många av järnvägarna hade fastställts under mera gynnsamma ekonomiska förhållanden. Föreningens beslut blev emellertid: »att så länge de nuvarande avlöningarna, till följd av de under senare åren uppdrivna, ännu oförminskade levnadskostnaderna, bereda i allmänhet såväl tjänstemännen som arbetaren endast en torftig bärgning, nedsättning i dessa avlöningsbelopp ej vore berättigad».

Av de övriga spörsmål rörande personalen, som vid denna tid voro föremål för föreningens behandling, kan i detta sammanhang också anföras den utredning, som år 1881 genom dess försorg företogs rörande den tjänst- och sjukledighet, personalen borde åtnjuta utan löneavdrag. Föreningens styrelse uppdrog så den 17 februari 1905 åt sin verkställande direktör att utarbete förslag till grunder för en sjuk- och begravningskassa för tjänstemän, betjante och arbetare vid järnvägar tillhörande föreningen, och ett sådant förslag förelåg också färdigt i september 1906, men bordlades då av anledning, som framgår av det följande.

FÖRSLAG TILL NORMALLÖNEREGLEMENTE

Någon genomförd enhetlighet i avlönings- och tjänstgöringsföreskrifterna var emellertid icke rådande, och olägenheterna härav gjorde sig alltmera gällande. Flertalet förvaltningar hade väl ordnat dessa

förhållanden så som det syntes lämpligt för de olika företagens behov och villkor, men denna olikhet blev givetvis en orsak till skilda önskemål och fordringar från personalens sida, vilka i sin tur resulterade i olika beslut och tillämpning vid de olika järnvägarna. Sedan flertalet av trafik- och lokomotivpersonalen — i stil med industriarbetarna — i slutet av åttiotalet bildat särskilda sammanslutningar, blevo personalens fordringar mera målmedvetna, och frånvaron av enhetlighet i järnvägarnas lönesystem och personalbestämmelser medförde därför allt större svårigheter.

En omständighet, som påskyndade tillkomsten av den saknade enhetligheten, var en skrivelse till Järnvägsföreningen av den 20 maj 1905 från Sveriges Lokomotivförening och Eldareförening samt den svenska avdelningen av Nordiska Lokomotivmannaförbundet. I denna första gemensamma framställning från personalen till de enskilda järnvägsförvaltningarna — liksom förut till K. järnvägsstyrelsen i avseende å Statens järnvägar — begärdes, »att i administrativa eller s. k. bestraffningsfrågor rörande lokomotivpersonalen vid enskild järnväg, tillhörande Järnvägsföreningen, ingen bestraffning må äga rum utan att förhör i saken dessförinnan hållits och att den anklagade tillåtes vid förhöret begagna sig av defensor eller juridiskt biträde, samt att varje domslut må åtföljas av besvärshänvisning». Den förstnämnda föreningen hemställde därjämte i en skrivelse den 3 februari 1906, att tvistigheter mellan förvaltningarna och personalen vid de enskilda järnvägarna måtte avgöras genom skiljedom.

Med anledning av den förstnämnda framställningen uppdrog föreningen den 29 september 1905 åt sin verkställande direktör samt åt trafikcheferna J. NYSTRÖM och C. H. FOGELBERG »att undersöka, om och i vad mån bestämmelser i den av sökandena antydda riktningen kunde befinnas lämpliga att genomföra». I sitt utlåtande den 25 oktober 1905 framhöllo de kommitterade, att framställningen ifråga ingalunda saknade ett visst berättigande, varför de förklarade sig anse, att det vore i hög grad önskvärt, att enhetliga bestämmelser om förfaringssättet vid disciplinära måls handläggning bleve gällande för landets samtliga järnvägar. De utvecklade därjämte utförligt, huru enligt deras mening borde förfaras vid undersökningen och avgörandet av dylika frågor, samt framhöllo, att i svårare och mera invecklade mål personalen borde medgivas rätt att använda sig av *juridiskt bildad* person såsom defensor. Frågan förekom därefter vid föreningens stämma den 22 november 1905 och föranledde där en utförlig diskussion, av vilken

det nu tjugo år efteråt är synnerligen intressant att taga del. Om denna första meningsyttring från den samlade föreningens sida i denna, särskilt för sin tid vanskliga fråga, då man stod inför att övergiva det traditionella, i regel patriarkaliska förhållandet till personalen och att övergå till den nya tidens förhandlingssystem, torde kunna sägas, att såväl de äldre som yngre förvaltningscheferna ådagalade vidsynthet och förståelse för det berättigade i personalens fordringar.

Sedan förslag framkommit att hänskjuta utarbetandet av vissa allmänt gällande regler för handläggning av bestraffningsmål till den då arbetande trafiksäkerhetskommittén, beslöts att åt föreningens styrelse överlämna frågans vidare förberedande behandling.

Framställningen från Lokomotiv- och Eldareföreningen om upprättande av ett skiljedomsinstitut förekom till behandling vid styrelsens sammanträde den 16 februari 1906. Därvid uttalades, att den gjorda framställningen borde göras till föremål för noggrann utredning, att därest berörda utredning gäve vid handen att ett skiljedomsförfarande i frågor av nu omhandlade art vore lämpligt, eventuella bestämmelser i detta avseende borde gälla icke blott för lokomotivpersonalen utan för all vid enskilda järnvägar anställd personal, samt att, å andra sidan, de olika järnvägsförvaltningarna i dessa frågor borde uppträda såsom en enhet, varför ock en utredning borde ske, huruvida icke en form kunde utfinnas för en sammanslutning av de olika järnvägsförvaltningarna till ett i förhållande till de olika bland järnvägspersonalen förekommande föreningarna enhetligt verkande förbund. Styrelsens beslut blev att genom en kommitté utreda dessa frågor, och besked härom lämnades vederbörande personalförening.

Ett uppslag var härmed alltså givet till ordnande av de här avhandlade förhållandena. Emellertid återstod att åstadkomma enhetlighet rörande personalens löner, en fråga som mer än andra visade sig vara ägnad att framkalla svårigheter av olika slag. Samtidigt med att de förstnämnda spörsmålen dryftades inom Järnvägsföreningens styrelse, framfördes emellertid inom föreningens norra distrikt av verkställande direktören vid Nora Bergslags järnvägar, dåvarande kaptenen O. BÄRNHEIM, ett förslag om upprättande av ett normallöne-reglemente för de enskilda järnvägarnas personal. Distriktet föreslog därefter i en skrivelse till föreningens styrelse, att denna måtte hos föreningen göra framställning »om tillsättandet av en kommitté med ändamål att till ledning för de enskilda järnvägarna söka utarbeta ett normalreglemente rörande avlöningsförhållandena ävensom angående de

förmåner, som av järnvägspersonalen allmänt åtnjutas». Styrelsen förordade denna framställning inför föreningen på stämman den 26 mars 1906, och denna beslöt att tillsätta en kommitté, bestående av 9 ledamöter, tre från varje distrikt och sammansatt så att såväl större som mindre järnvägar blevo företrädda. Kommittén, som till sin ordförande utsåg verkställande direktören vid Karlshamn—Vislanda järnväg, borgmästaren F. SÖDERBERGH, och till sekreterare, föreningens sekreterare J. FLODIN, uppdrog emellertid åt en subkommitté, bestående av utom förslagsställaren, kaptenen BÄRNHEIM, som fungerade såsom subkommitténs ordförande, kaptenerna C. SPRINCHORN och C. H. FOGELBERG att utreda frågan. Redan den 17 maj 1906 framlade dessa kommitterade de huvudprinciper, vilka de ansågo borde följas vid lönerglementets uppställande. De viktigare av dessa principer voro: personalen borde icke såsom dittills uppdelas i tjänstemän och betjante utan sammanföras under en gemensam benämning, samtliga löneförmåner borde uttryckas i penningar och avdrag göras, därest en viss förmån utginge in natura, järnvägarna borde för lönebeloppens fastställande indelas i grupper, varvid de olika företagens ekonomiska ställning borde utgöra indelningsgrund och levnadskostnaderna å olika orter beaktas, gemensamma bestämmelser borde tillämpas för milpenningar, overtids-, traktaments- och beklädnadsersättning etc. Angående tjänstgöringstidens längd gjordes det uttalandet, att tjänstgöringstiden vid järnvägar med ringa trafik, och vilka därför i regel ekonomiskt hade mindre bärkraft, borde kunna sättas något längre än vid andra, bättre lottade järnvägar etc.

Kommittén avlämnade den 22 september 1906 sitt betänkande och förslag till lönerglemente. Utlåtandet, som i likhet med reglements-förslaget icke återfinnes i föreningens protokoll, men som är av så stort intresse, att detsamma återgivande här torde vara motiverat, var av följande lydelse:

Till Svenska Järnvägsföreningen.

Den vid föreningens sammanträde den 26 mars 1906 utsedda kommittén för utarbetande af ett normalreglemente rörande aflöningsförhållandena vid de enskilda järnvägarna äfvensom angående de förmåner, som af järnvägspersonalen allmänt åtnjutas, får härmed, efter fullgjort uppdrag, till föreningen öfverlämna förslag till »Reglemente rörande aflönning och öfriga förmåner åt personalen vid Sveriges enskilda järnvägar».

Vid utarbetandet af ifrågavarande reglemente, som, enligt hvad framgår af § 3, icke afser de högre tjänstemännen, såsom trafikchefer, ban- och maskin-

ingenjörer, kamrerare m. fl., hafva kommitterade ansett sig böra, fullständigt oberoende af det förut tillämpade systemet för upprättande af aflöningsreglementen för enskilda järnvägar här i landet, följa de principer, som kommitterade efter noggrann pröfning för sin del funnit för framtiden böra läggas till grund för dylika reglementen.

Sålunda hafva kommitterade ansett riktigt och lämpligt, att de många olika kontanta och in natura utgående aflöningsförmåner, som för närvarande tillkomma järnvägspersonalen, så vidt möjligt sammanföras till *en* kontant aflöning. De skäl, som anförts för bibehållande af t. ex. milpengar, inkvarterings- och beklädnadsersättning, hafva icke synts kommitterade tillräckligt öfvertygande. Fördelarna af att den egentliga ersättningen för personalens arbete i järnvägens tjänst utgöres af en kontant penningesumma ligga i öppen dag. Aflöningsförhållandena blifva enkla och likformiga; såväl personalen själf som också allmänheten få härigenom en klar uppfattning af löneförmånernas verkliga storlek.

I händelse någon järnvägsförvaltning finner lämpligt att låta någon hittillsvarande naturaförmån fortfarande utgå på samma sätt, bör den kontanta lönen minskas med ett mot förmånens värde svarande belopp. Hvad särskildt beträffar förmånen af fri bostad, hvilken förmån gifvetvis fortfarande liksom hittills i stor utsträckning kommer att beredas personalen genom järnvägsförvaltningarnas försorg, bör densamma enligt kommitterades åsikt värdesättas i aflöningsreglementet, och hafva kommitterade därför i § 4 af förslaget intagit bestämmelse därom.

Felräkningspenningar och fraktkreditprovision hafva bibehållits. Felräkningspenningar kunna nämligen sägas icke utgöra någon aflöning, utan snarare en ersättning för eventuella penningeförluster under tjänstens utföring. Fraktkreditprovision utgör en från vissa trafikanter till vissa befattningshafvare utgående ersättning för den extra bokföring, som blir en följd af järnvägsförvaltningens medgifvande af fraktkredit. Denna ersättning synes icke böra indragas till järnvägsförvaltningen utan fortfarande böra tillkomma vederbörande befattningshafvare.

Ersättning för skrifmateriel, renhållning och belysning synes böra fortfarande utgå, men torde bestämmelser härom icke böra ingå i detta reglemente.

Kommitterade hafva vidare sökt att i aflöningsgrupper sammanföra personal, hvars befattningar kunna anses jämbördiga, samt att inskränka antalet af dessa lönegrupper under det vid enskilda järnvägar vanligtvis förekommande. Kommitterade hafva icke varit främmande för tanken att söka åstadkomma ännu färre grupper, men har det synts kommitterade lämpligast att tills vidare i detta afseende icke gå längre än hvad förslaget utvisar.

Såsom af förslaget framgår, hafva kommitterade icke bibehållit den förutvarande skillnaden mellan tjänstemän och betjante. Borttagandet af denna skillnad nödvändiggör gifvetvis en omarbetning af det för enskilda järnvägarna gällande uniformsreglementet.

För verkstads- och förrådspersonal hafva kommitterade ansett sig böra i tillämpliga delar föreslå de för statens järnvägar nyligen genomförda bestämmelserna med några få smärre förändringar.

Kommitterade anse sig till sist böra framhålla, att kommitterade vid utarbe-

tandet af lönestaten sökt så vidt möjligt följa de löner, som fastställts vid de i samråd med personalen vid vissa järnvägar af skilda klasser företagna lönerogringar, samt att det därvid gifvetvis icke varit möjligt att afpassa aflöningsreglementets bestämmelser så, att de icke i ett eller annat afseende kunna anses i någon mån betungande för eller innebära ganska stora afvikelser från hittills bestående löneförhållanden å en eller annan enskild järnväg. Det är emellertid nödvändigt för de respektive förvaltningarna att afstå från sina måhända i vissa fall icke oberättigade speciella önskemål, för att den enighet må kunna vinnas, som är det första villkoret för ernående af en lycklig lösning af de på dagordningen stående lönefrågorna. — — —

Reglementet, vilket liksom utlåtandet förelåg i tryck, avsåg icke blott ordinarie och extra personal utan även sådan i verkstads- och förrådstjänst. Järnvägarna hade i lönehänseende indelats i 4 olika klasser, fördelade enligt deras ekonomiska ställning. Reglementet innehöll därjämte en fullständig lönetabell, upptagande lönebeloppen för olika befattningar, från banvakt till stationsföreståndare av 4:de klassen, samt dessutom allmänna bestämmelser om tjänstledighet, läkarevård, om fria resor och transporter, tjänstgöringstid m. m.

Emellertid inträffade under år 1906 en händelse, som gjorde att den sammanslutning mellan förvaltningarna, som ifrågasatts inom Järnvägsföreningen, kom till stånd tidigare än man förutsett. Detta medförde bl. a., att det av föreningen utarbetade reglementet för en sjuk- och begravningskassa icke blev genomfört liksom att den av föreningen tillsatta skiljenämndskommittén icke behövde fullfölja sitt uppdrag.

Personalen vid Malmö—Ystads järnväg hade nämligen anhållit om en ny lönestat, innebärande höjda löner. Förvaltningens svar å denna framställning tillfredsställde icke personalen, varför strejk — den första vid landets järnvägar — utbröt den 16 maj 1906. I en skrivelse, daterad dagen före strejkens utbrott, hemställde ordföranden i nämnda järnvägs styrelse hos Svenska Järnvägsföreningens styrelse, huruvida denna »ansåge sig böra taga under omprövning frågan om en sammanslutning enskilda järnvägsförvaltningar emellan i syfte att ställa samtliga järnvägar solidariska gent emot sådana förhållanden (= ovan berörda lönetvist), som härövan framhållits samt ev. förelägga Svenska Järnvägsföreningen dylik fråga snarast möjligt till behandling».

Med anledning av denna strejk, vilken väckte pinsam uppmärksamhet överallt, där man trott något sådant vara otänkbart vid det viktigaste kommunikationsmedlet — järnvägarna — och som mer än någon annan konflikt vid denna tid mellan arbetsgivare och arbetare

kännetecknade, att nya förhållanden voro för handen, slöto sig emellertid järnvägsförvaltningarna i södra Sverige — flertalet tillhörande södra distriktet av Svenska Järnvägsföreningen — samman i det syfte, som angavs i nyss nämnda skrivelse. Denna sammanslutning åtföljdes snart av sådana även i de övriga distrikten, och samtliga förenades den 23 november 1906 i en gemensam förening — Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening, vilken fortfarande tillvaratager de enskilda järnvägarnas gemensamma intressen med avseende å dessas personal.

Fil. dr I. HALLBERG, som deltog i bildandet av de olika distriktens arbetsgivareföreningar liksom av den nuvarande centrala föreningen och som blev dennas första ombudsman, leder, nu såsom verkställande direktör, Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförenings verksamhet och har därvid vid sin sida vice verkställande direktören A. MOLINDER samt ingenjören HJ. LUNDQVIST. Ordförande i denna förening är sedan år 1925 f. statsrådet, direktören A. F. VENNERSTEN.

* * *

Då sålunda en särskild sammanslutning bildats för att bland annat ordna de frågor, Järnvägsföreningens lönekommitté haft i uppdrag att utreda, uppstod fråga, om kommitténs förslag skulle föras vidare av föreningen eller överlämnas till den planerade centrala arbetsgivareföreningen. Järnvägsföreningens styrelse hade emellertid, såsom det omtalas i föreningens stämmoprotokoll den 24 november 1906, erfarit, att interimsstyrelsen för den nya föreningen var synnerligen angelägen om att erhålla del av kommitterades förslag »för att med den skyndsamt förhållandena krävde kunna bedriva sitt för de enskilda järnvägarna viktiga arbete». Med anledning härav överlämnade Järnvägsföreningens styrelse den 26 oktober 1906 nämnda förslag till Arbetsgivareföreningen. Järnvägsföreningens stämma godkände den 24 november 1906 denna styrelsens åtgärd liksom att kostnaderna för kommittéarbetet ifråga skulle gäldas av Järnvägsföreningen.

Flera av de principer, föreningens kommitterade lagt till grund för sitt förslag till lönereglemente, hava, liksom av dem föreslagna bestämmelser, vunnit beaktande vid upprättandet av de föreskrifter, som alltsedan Arbetsgivareföreningens tillkomst äro gemensamma för landets enskilda järnvägar. Järnvägsföreningen kan alltså sägas i verksam mån hava bidragit till den enastående ställning, vårt lands enskilda järnvägar nu intaga vad beträffar reglerandet av förhållandena mellan järnvägsförvaltningarna och deras personal.

Före tillkomsten 1906 av Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening behandlades frågor angående personalens anställnings- och tjänstevillkor av Järnvägsföreningen. Då de viktigare av dessa spörsmål omnämns i samband med skildringen av normallönereglementet samt av Arbetsgivareföreningens tillkomst, torde här ytterligare endast böra omnämnas några av de personalfrågor, som icke handläggas av nämnda förening.

UNIFORMSFRÅGAN

Ett sådant ärende är till exempel frågan om personalens tjänstuniform. I detta liksom i så många andra avseenden togo de äldre enskilda järnvägarnas förvaltningar exempel av Köping—Hults järnväg. Uniformen inskränkte sig under järnvägarnas första tid i regel till att viss i yttre tjänst använd personal bar uniformsmössa, vilken, vad tjänstemännen angick, var försedd med ett bevingat hjul. I allmänhet var detta tjänstetecken —»flygaren», som den kallas — vid de enskilda järnvägarna försett med vederbörande järnvägs initialer, placerade i form av en krona. Tjänstemännen vid Köping—Hults järnväg buro emellertid till en början en flygare, som var försedd med *kunglig* krona. Enligt uppgift av en minnesgod järnvägsman var orsaken till användandet av denna symbol för staten, att bolagets namn var »Kungliga aktiebolaget för järnväg mellan Köping och Hult»! Den övriga personalen — »betjäningen», som den tidigare kallades — bar å mössan järnvägens initialer samt tjänstenumret, i silver.

Något formligt beklädnadsreglemente för järnvägspersonalen fanns emellertid icke förrän år 1870, då ett sådant den 5 april fastställdes för viss personal vid Statens järnvägar. Dessa bestämmelser följdes efter hand även vid de enskilda järnvägarna. Vissa järnvägar såsom Bergslagernas och en del banor i södra Sverige tillämpade emellertid något härifrån avvikande uniformsbestämmelser. Sålunda var det tjänstetecken, som stationsföreståndarna vid Bergslagernas järnvägar skulle bära vid förrättande av tågtjänst, av blå färg, medan det å flertalet av järnvägarna — liksom fortfarande är fallet — var rött. Gradbeteckningen var vid sistnämnda järnvägar, liksom den är nu, något olika den vid övriga järnvägar, men färgen å densamma liksom å knappar och andra garnityr var dock från början lika vid samtliga järnvägar, nämligen för tjänstemännen gul (guld) och för betjäningen vit (silver).

Uniformsfrågan upptogs till behandling av föreningen först den 17 mars 1890, då man diskuterade frågan »är ett uniformsreglemente behövt och likartade gradbeteckningar önskliga vid föreningens järnvägar». Denna diskussion gav dock endast till resultat, att föreningen beslöt framhålla önskvärdheten av att tjänstebeteckningen för stationsföreståndarna borde vid samtliga banor utgöras av ett rött band omkring uniformsmössan. Uniformsfrågan förekom därefter ånyo till behandling vid marssammanträdet 1897, då en kommitté tillsattes att utarbeta förslag till bestämmelser i ärendet, och skulle dessa enligt det direktiv, som gavs kommittén, i huvudsak vara lika med dem, som gällde för Statens järnvägar. Sedan kommittén framlagt sitt förslag, och detta varit föremål för föreningens prövning å icke mindre än sju sammanträden, godkändes detsamma efter att flera gånger hava omarbetats, vid föreningens sammanträde i Hälsingborg den 21 augusti 1899.

Emellertid väcktes år 1908 fråga om utarbetande av ett nytt uniformsreglemente inom föreningen. Den närmaste anledningen härtill var, att ett nytt uniformsreglemente då var under utarbetande för den lägre personalen vid Statens järnvägar, enligt vilket den förutvarande uppdelningen i tjänstemän och betjante skulle upphöra och uniformsgarnityren för all personal skulle bli i »guld». Föreningens styrelse bordlade emellertid då liksom senare — 1909 — frågan, bl. a. med anledning därav, att Statens järnvägars då införda uniformsreglemente gjorts till föremål för ett flertal anmärkningar. Sedan emellertid statsbanans uniformsreglemente slutligen faststälts, upptog föreningens styrelse ånyo denna fråga och tillsatte en femmannakommitté att utarbeta förslag till nytt uniformsreglemente för de enskilda järnvägarnas personal. Kommitténs förslag förelåg i februari 1912, och styrelsen beslöt då att för granskning utsända detsamma till distrikten. Enligt förslaget skulle uniformen bli i huvudsak lika den vid Statens järnvägar fastställda, och gradbeteckningen skulle alltså bli endast i guld. På grund av de anmärkningar, som från distrikten riktades mot förslaget, beslöt emellertid styrelsen i juni 1912, »att detsamma för närvarande icke skulle föranleda någon styrelsens åtgärd».

Uniformsreglementet av 1899, vars bestämmelser tillämpades vid nästan samtliga enskilda järnvägar, avlöstes den 21 mars 1921 av det då av föreningens styrelse fastställda nya reglementet. Enligt de nya — nu gällande — bestämmelserna indelas personalen vid Sveriges

enskilda järnvägar med hänsyn till uniformsbestämmelserna i 10 olika grupper. Skyldighet att vara iklädd uniform åligger i allmänhet endast tjänstemän i grupperna 1—8 och endast under tjänstgöring i yttre tjänst. Uniformsknapparna äro nu liksom vid Statens järnvägar för samtliga grupper av gul metall eller förgyllda och gradbeteckningen utföres med guldgaloner. Å mössan bäres nu av samtliga grupper ett bevingat hjul, som i olikhet mot vad förut var fallet icke är försett med monogram.

FRIBILJETTSFRÅGAN

Ett annat spørsmål, som bör beröras i detta sammanhang är fri-biljettsfrågan, vilken behandlats vid ett stort antal av föreningens sammanträden och stämmor. Personalen vid vårt lands järnvägar har alltid — liksom fallet är vid järnvägarna i utlandet — åtnjutit förmånen av fria resor å egen järnväg såväl i som utom tjänsten, i det senare fallet dock med en viss fastställd begränsning. Denna anordning, som bl. a. motiverats med järnvägstjänstens karaktär, utvidgades tidigt att omfatta fria resor å övriga järnvägar inom landet, varjämte fribiljettsutbyte ordnats med vissa järnvägar i utlandet. Personalen åtnjuter även sedan länge i viss utsträckning fri befordran å egen järnväg för sina familjemedlemmar liksom för vissa förnödenheter. Järnvägsföretagens styrelser och deras revisorer samt vissa statens ämbets- och tjänstemän m. fl. åtnjuta fria resor å vederbörande enskilda järnväg.

För flertalet av personalen utfärdas sedan gammalt i regel en biljett för varje särskild resa. Redan tidigt utställde emellertid förvaltningarna för vissa högre järnvägstjänstemän s. k. stående fribiljetter, vilka i regel gällde för ett kalenderår. Då järnvägarna voro många till antalet, visade sig detta tillvägagångssätt olämpligt och tungrott, särskilt vad det gällde sådana tjänstemän som t. ex. en trafikchef. En sådan kunde vara innehavare av ett femtiotal olika fribiljetter, och ville han företaga en mera omfattande resa över de enskilda järnvägarna, måste han föra med sig ett stort antal olika biljetter. Detta föranledde att fråga om förenkling av utbytet av de stående fribiljetterna diskuterades vid föreningens marssammanträde 1881. Frågan blev emellertid löst först år 1885, då föreningen uppdrog åt

en kommitté att utreda spörsmålet om gemensamma bestämmelser rörande fribiljetter. Ett förslag till »Fribiljettsreglemente för till Jernvägsföreningen hörande banor» framlades och behandlades också vid julisammanträdet samma år. Enligt detta förslag skulle föreningen bl. a. för vissa i reglementet uppgivna ämbets- och tjänstemän utfärda stående årsfribiljetter, med giltighet å de banor, som anslöto sig till överenskommelse härom, och skulle dessa biljetter å föreningens vägnar underskrivas av föreningens ordförande.

Reglementet upptog därjämte förslag till gemensamma bestämmelser om tillfälliga fribiljetter för resor å egen järnväg. För erhållande av fribiljett å främmande järnväg skulle vederbörligen utfärdad rekvisition avlämnas till varje berörd bana. Sedan förslaget, som i övrigt nära anslöt sig till de vid Statens järnvägar gällande bestämmelserna i detta avseende, underställts föreningens medlemmar, godkändes detsamma efter en del ändringar vid oktobersammanträdet 1885.

Föreningen beslöt därvid bl. a. att från och med år 1886 införa den årsfribiljett, som fortfarande är i bruk och som berättigar den person, för vilken den är utställd, till fria resor i högsta vagnklassen å samtliga till föreningen anslutna järnvägar. Grunderna för utdelningen av denna fribiljett hava ändrats och kompletterats 1895, 1898 och 1904, varjämte föreningen vid novemberstämman 1919 gjort det principuttalandet, att föreningens fribiljett skulle utfärdas för verkställande direktör i järnvägsbolag, oavsett huruvida han vore enbart järnvägsman eller icke, men att övriga funktionärer vid en järnväg borde, för att erhålla denna biljett, uteslutande ägna sig åt järnvägstjänsten.

Föreningens fribiljett utdelades för år 1926 till 556 personer, av vilka 386 tillhöra förvaltningarna vid de till föreningen anslutna järnvägarna samt dessas centrala sammanslutningar. För statens ämbets- och tjänstemän hava utfärdats 27 fribiljetter, för tjänstemän vid Statens järnvägar 41 och vid utländska järnvägar 89 biljetter. Vidare har en fribiljett utfärdats för en f. d. generaldirektör vid Statens järnvägar, 4 st. för f. d. trafikchefer samt 8 st. för representanter för turist- och resebyråväsendet.

Biljetten bibehölls vid sitt ursprungliga utseende — ljusgrön botten med årtalet i vitt inom ett ovalt fält i röd färg — till år 1904, då den gavs större format och årtalet trycktes i ljusblå färg på gul botten. För att underlätta viseringen för konduktörspersonalen ut-

fördes giltighetsåret under 1915 och 1916 med röd färg. Från och med 1917 består biljettens färgtryck av svenska flaggan. Biljetten underskrives numera å föreningens vägnar av verkställande direktören.

Såsom ovan anförts har utväxlingen av fribiljetter ägt rum mellan olika järnvägar allt från dessas tillkomst, och detta har alltså varit fallet även mellan statsbanorna och de enskilda järnvägarna. Med Statens järnvägar skedde utbyte redan under dess tidigare byggnadstid — alltså före år 1863. Statens järnvägars första fribiljettsreglemente utfärdades den 9 mars 1863 och enligt detta utlämnades bl. a. stående fribiljetter gällande under viss tid å Statens järnvägar, och utbytet torde även hava omfattat detta biljettslag. Sedan K. trafikstyrelsen den 7 augusti 1882 hos K. M:t begärt uttryckligt bemyndigande att utfärda fribiljetter, lämnade K. M:t genom brev den 8 september 1882 K. styrelsen rätt att utlämna sådana bl. a. till vid in- och utländska trafikerade järnvägar anställda ämbets- och tjänstemän samt betjante, för så vitt vederbörande järnvägars förvaltningar lämnade statsbanornas personal motsvarande förmån. Statens järnvägars årsfribiljett utlämnas emellertid numera endast i undantagsfall till tjänstemän vid de enskilda järnvägarna.

Den 14 november 1890 bildades den s. k. »Skandinaviska fribiljettsföreningen», vars medlemmar bestodo av förvaltningarna för de svenska, danska och norska statsbanorna samt för vissa enskilda svenska järnvägar. Denna förening utdelade enligt vissa grunder en stående, s. k. skandinavisk fribiljett, gällande för resor å samtliga i föreningen deltagande förvaltningars banor och ångfartygsleder.

Den skandinaviska fribiljettsföreningen upplöstes med utgången av år 1924 och efterföljdes från den 1 januari 1925 av »Nordiska fribiljettsföreningen», som består av statsbanestyrelserna i Sverige, Norge, Danmark och Finland samt Svenska Järnvägsföreningen. Denna förenings fribiljett gäller å de uppräknade ländernas statsjärnvägar jämte alla omedelbart under dem lydande ångfärjor och ångbåtar samt å sådana till Svenska Järnvägsföreningen hörande järnvägar, som enligt fribiljettsföreningens reglemente kunna vara medlemmar av densamma — f. n. 59 stycken. Dyliga fribiljetter tillkomma bl. a. medlemmar av Svenska Järnvägsföreningens styrelse samt överordnade tjänstemän vid denna förening och vid sådana till föreningen hörande järnvägar, vilkas årliga bruttoinkomst av järnvägsdriften uppgår till minst en miljon kronor.

Föreningen har dessutom utbyte av stående fribiljetter med järnvä-

gar i elva främmande stater samt med en svensk och två utländska ångbåtslinjer.

För att erhålla tillfällig fribiljett för resa å en främmande järnväg måste tidigare, som ovan nämnts, vederbörande legitimera sig å övergångsstationen, i regel genom att avlämna rekvisition å dylik biljett. Detta tillvägagångssätt medförde emellertid ett tidsödande arbete å de nämnda stationerna, varför flera förslag till utfärdande av direkta fribiljetter omsider framkommo. Föreningen uppdrog således år 1897 åt en kommitté att utarbeta förslag till införande av en tillfällig fribiljett att gälla å de till föreningen hörande banorna för sådan permitterad personal, som likväl erhöle dylik biljett på rekvisition. Sedan föreningen i juli 1898 hemställt hos K. järnvägsstyrelsen, att denna måtte medgiva, att tillfälliga fribiljetter måtte få utfärdas för resa, som berörde såväl Statens järnvägar som en eller flera enskilda järnvägar, biföll K. styrelsen enligt skrivelse den 25 oktober 1898 under vissa villkor denna anordning, som trädde i kraft 1899. Den nu gällande överenskommelsen angående tillfälliga fribiljetter å statens och de till Svenska Järnvägsföreningen hörande banorna, som även gäller mellan dessa senare inbördes, träffades den 30 december 1922 och utsträcktes i november 1923 att gälla även för viss extra personal.

Å novemberstämman 1913 beslöt föreningen, att befattningshavare vid någon av de till föreningen hörande banorna skulle, då han erhållit avsked med pension, komma i åtnjutande av två fribiljetter om året för resa å de till föreningen hörande banorna. År 1917 kompletterades denna anordning med, att pensionerad befattningshavare skulle äga rätt att efter därom i varje särskilt fall framställd begäran, utbyta en av de honom årligen tillkommande fribiljetterna mot en för hans hustru gällande dylik biljett.

PERSONALFÖRENINGAR

I detta sammanhang torde några kortfattade uppgifter böra lämnas angående »Järnvägsmanasällskapet» och »Nordiska Järnvägsmanasällskapet» samt om sådana sammanslutningar bland de enskilda järnvägarnas personal, vilkas verksamhet understöddes av föreningen eller som enligt dess stadgar äga att vid dess ordinarie stämmor framställa

förslag i ämnen, som kunna anses utgöra föremål för stämmans avgörande.

Järnvägsmannasällskapet bildades år 1869 och var från början endast avsett för tjänstemän vid svenska järnvägar. Sällskapet omorganiserades emellertid 1874 och dess verksamhet utvidgades då till Danmark och Norge. Dess mål var bl. a. att utveckla kännedomen om järnvägars anläggning och drift, och sällskapet anordnade i detta syfte allmänna möten vart tredje år samt gav från 1875 till 1925 ut tidskriften »Järnbanebladet». Vid sällskapets sista allmänna möte år 1920 beslöts att järnvägar och järnvägsmän i Finland skulle kunna upptagas i detsamma och med anledning bl. a. härav omorganiserades sällskapet år 1924 på nytt och heter nu *Nordiska Järnvägsmannasällskapet*. Svenska Järnvägsföreningen är korporativ medlem av detta sällskap, i vars bildande den deltagit. Föreningen företrädes i sällskapets svenska styrelseavdelning av sin verkställande direktör samt av direktören A. NORRBY. Sällskapet har bl. a. till ändamål att främja samverkan mellan de fyra nordiska ländernas järnvägar för befordran av det nordiska järnvägsväsendets utveckling i administrativt och tekniskt avseende. Sällskapet utger från år 1925 »Nordisk Järnbane-tidskrift», vilken alltså ersätter den äldre tidskriften, »Järnbanebladet».

Den äldsta av de sammanslutningar, som uteslutande omfattar personal vid de enskilda järnvägarna, är *Sveriges Enskilda Järnvägars Kontrollörsförbund*. Detta förbund, som bildades den 22 juni 1896, har bl. a. till uppgift att vid årligen återkommande möten diskutera de olika system, som användas för ernående av säker kontroll av trafik- och kassaredovisningen, för räkenskapernas upprättande, för statistisk bokföring och sammanställning, för expedition m. m., vidare att uttala sig om taxeringsfrågor samt att åvägabringa utredningar och avgiva utlåtanden i ärenden, som för sådant ändamål överlämnas till detsamma.

Kontrollörsförbundet, vilket — liksom de tre här närmast uppräknade föreningarna — äger låta representera sig vid föreningens stämmor, har under sin verksamhet uppställt och till föreningen överlämnat ett stort antal spörsmål i olika, förbundets uppgift berörande ärenden, och föreningen har å sin sida inhämtat utlåtande från förbundet i ett flertal dylika frågor. Föreningen läm-

nar ett årligt penningbidrag till tryckning av förbundets handlingar, av vilka föreningens expedition samt varje till föreningen hörande förvaltning erhåller ett visst antal exemplar.

Sveriges Enskilda Järnvägars Ingenjörsförbund, som bildades den 15 juli 1901, har bl. a. till mål att verka för de enskilda järnvägarnas utveckling i tekniskt hänseende. Enligt förbundets stadgar må till ledamot av detsamma kallas enskild järnvägs ban- och maskindirektör, ban- och maskiningenjör eller med dessa likställd utövare av teknisk verksamhet vid enskild järnväg eller järnvägsförening. Till korresponderande ledamot av förbundet må enligt stadgarna kallas utövare av sådan verksamhet, som berör järnvägstekniskt område. Förbundet har påbörjat utgivandet av en »Järnvägsteknisk handbok», av vilken första delen, »Banavdelningen», utkom år 1922. Ingenjörsförbundet står på samma sätt som framhållits rörande Kontrollörsförbundet i förbindelse med Svenska Järnvägsföreningen och erhåller ett årligt penningbidrag av denna.

Sveriges Enskilda Järnvägars Kamrerareförbund, som började sin verksamhet år 1911, har bl. a. till ändamål att söka åstadkomma största möjliga likhet samt enkla och ändamålsenliga metoder i bokföringsarbetet. Förbundet verkar för sin uppgift genom anordnande av föredrag och diskussioner och har ägnat särskild uppmärksamhet åt järnvägsföretagens avskrivningsfråga, rörande vilken förbundet en följd av år utgivit jämförande tablåer. Svenska Järnvägsföreningen lämnar även detta förbund ett årligt tryckningsbidrag.

Sveriges Enskilda Järnvägars Trafikinspektörsförening bildades 1920 med ändamål bl. a. att verkställa utredningar och avgiva utlåtande i trafiktekniska frågor samt att verka för enhetlig tillämpning av hithörande bestämmelser.

Slutligen torde böra nämnas, att föreningen å marsstämman 1913 beslöt att för befrämjande av den verksamhet, som sedan 1906 bedrivs av *Svenska Järnvägsmännens Vilohemsförening*, lämna denna ett räntefritt lån å tiotusen kronor. Vilohemsföreningen öppnade år 1913 sitt första vilohem för svenska järnvägsmän å sin egendom Fredensborg, nära Vimmerby, och sommaren 1926 sitt andra hem i Björkliden vid Torneträsk. Järnvägsföreningen är berättigad att genom sin sty-

relse utse en ledamot av Vilohemsföreningens styrelse och en revisor av samma förenings räkenskaper och förvaltning.

Till *Järnvägsmännens Helnykterhetsförbund*, som bildades 1901 med ändamål att verka för absolut nykterhet bland Sveriges järnvägs- män, har föreningen för befrämjande av denna verksamhet sedan 1905 lämnat ett årligt penningbidrag. Föreningen deltagar med anledning härav genom sitt ombud i revisionen av förbundets räkenskaper.

