

V. ANSLUTNING TILL FÖRENINGAR

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN

Vid ett föreningssammanträde den 17.8 1896 föredrog dåv. sekreteraren i järnvägsföreningen, JOHN LUNDBERG, en av honom utarbetad "Återblick på Järnvägsföreningens verksamhet under åren 1876—1896".

Av densamma finner man, att föreningen bildades på ett möte i Örebro den 26.11 1876 under namn av "Mellersta Banföreningen" med ändamål "att underlätta överenskommelser samt att avhandla ärenden, som beröra deltagarnas gemensamma intressen". Avsikten var, att även "Kungl. Trafikstyrelsen" och ett kanalverk skulle ingå i föreningen, vilket emellertid ej blev fallet.

År 1884 ändrades föreningens namn till "Jernvägsföreningen".

Nya stadgar antogos 1892, i vilka föreningens ändamål angavs vara "att verkställa utredningar och underlätta överenskommelser angående ärenden, som beröra järnvägarnas intressen".

Föreningens verksamhet under nämnda år belyses genom angivandet av de frågor, som vid mötena behandlats, och äro desamma inordnade i följande grupper:

frågor rörande: ban- och maskinavdelning,
trafikreglemente,
tjänstgöringsreglemente,
persontrafik,
godsbefordran,
postbefordran,
gemensamma anordningar för att minska järnvägarnas
utgifter,

ANSLUTNING TILL FÖRENINGAR

kontrollåtgärder,
ömsesidigt begagnande av vagnar,
personalfrågor i allmänhet,
pensionering, liv- och olycksfallsförsäkring,
diverse samt
samtrafik.

Sistnämnda viktiga fråga ägnas en särskild redogörelse.

Sekreteraren ansåg sig kunna konstatera, att ehuru föreningens ändamål blott vore att verkställa utredningar och underlätta överenskommelser angående ärenden, som berörde järnvägarnas intresse, så hade verksamheten haft såväl ekonomisk som annan fördel till följd för järnvägarna.

Under de följande åren växte föreningens arbete alltmer, vilket föranledde omorganisation och antagandet av nya stadgar (18.3 1902).

Föreningens namn ändrades därvid till "Svenska Järnvägsföreningen", och ändamålet utvidgades till att icke endast förmedla utan även *träffa* överenskommelser angående ärenden, som berörde järnvägarnas intressen "ävensom i övrigt bevaka och främja deras angelägenheter".

Genom den nya ordningen blev föreningens befogenhet avsevärt utvidgad och arbetssättet omlagt. Till stor del överflyttades sålunda frågornas förberedning från kommittéer till den nyblivna styrelsen och den av styrelsen antagne verkställande direktören.

Vid föreningsstämma den 25.11 1916 lämnade verkst. direktören, major O. BÄRNHEIM, en redogörelse för föreningens uppkomst, utveckling och verksamhet under de 40 år, som föreningen då existerat. Av redogörelsen finner man, att de flesta av de ärenden, föreningen behandlat efter 1896, kunna inrangeras under någon av de grupper av frågor, som ovan angivits behandlade under den första 20-års perioden, men också att föreningens arbetsområde och inflytande i avsevärd grad ökats. I allt större utsträckning hade föreningen anmodats avgiva yttranden beträffande förslag till nya lagar och förordningar, utredningar och yttranden hade utarbetats beträffande taxor för person-, gods-, militär- och postbefordran, ävensom beträffande trafikstadga. Överenskommelse hade träffats beträffande vagnsamtrafik och ett flertal frågor rörande samtrafik behandlats. Dessutom hade föreningen nedlagt avsevärt arbete för åstadkommande av enhetlig bokföring vid de enskilda järnvägarna, låtit utföra enhetsritningar för spårväxlar, utarbetat förslag till lämpliga grunder för bestämmandet av avskrivnings storlek m. m.

På föreningens initiativ bildades under första 20-års perioden "Enskilda Järnvägarnas Pensionskassa" och "Järnvägsassuransföreningen" samt under andra 20-års perioden "Föreningen Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall".

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN

Under krigstiden ökades åter föreningens arbete genom handläggning av åtskilliga med kriget sammanhängande frågor, såsom ransonering av smörjolja, utredning om trafikinskränkningar samt om smörjolfjeförbrukning, vedeldning, hållandet av kolreserv m. m.

Bland övriga ärenden, som föreningen under de senaste åren — utöver de vanligen förekommande — behandlat, märkas: utredning om oljeeldning på lokomotiv, om införandet av genomgående broms i godståg, ang. försöksdrift med motorvagnar samt bildandet av "Enskilda Järnvägarnas Kontrollkontor".

Vid föreningsstämma den 3.10 1919 fastställde föreningen en del ändringar av stadgarna.

Den ändrade lydelsen av § 1 preciserar arbetsområdet — på grund av tillkomsten av "Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening" och "Enskilda Järnvägarnas Kontrollkontor" — men ändrar i övrigt ej den tidigare bestämmelsen om föreningens ändamål.

Den i övrigt viktigaste ändringen bestod däri, att röstbegränsning infördes.

Enligt de tidigare bestämmelserna hade varje medlem i föreningen en röst för en bruttoinkomst av 100.000 kr. eller därunder samt en röst för varje nytt begynnande 100.000-tal kronor. Förvaltning fick dock ej rösta för mer än en tiondel av det vid stämman representerade röstetalet. Årsavgiften utgick med fixt belopp för varje röst.

Då bruttoinkomsterna för vissa större järnvägar under kristiden stego relativt mera än för järnvägarna i allmänhet, yppades klagomål dels över det allt för stora inflytande, de större järnvägarna ansågos hava på frågornas avgörande på grund av sina höga röstetal, dels från dessas sida över de, i förhållande till den nytta föreningens verksamhet för dem ansågs innebära, allt för höga avgifterna.

Frågan löstes genom begränsning av medlems röstetal till 100 — med bibehållande dessutom av begränsning till en tiondel av vid stämman representerat röstetal. De "stora" järnvägarnas avgifter blevo härigenom avsevärt minskade.

I järnvägsföreningens uppgift ingick från början att även behandla personalfrågor. Sådana förekommo också under tiden fram till år 1906 men hade ej nämnvärd omfattning gent emot övriga frågor.

Nämnda år ansåg man emellertid tiden vara inne att söka utarbeta ett normalreglemente rörande avlöningsförhållandena och de förmåner, som av järnvägspersonalen skulle åtnjutas. Vid järnvägsföreningens stämma den 23 mars tillsattes en kommitté, som skulle utarbeta förslag i ärendet. Vid novemberstämman förelåg förslaget färdigt men hade

ANSLUTNING TILL FÖRENINGAR

av styrelsen redan överlämnats till den *arbetsgivareförening*, som under sommarens lopp bildats av en del enskilda järnvägar.

Såsom av ovanstående framgår, har under tidernas lopp ett högst betydande arbete blivit utfört av Svenska Järnvägsföreningen, som dels möjliggjort ett enhetligt uppträdande från de många enskilda järnvägar-
nas sida i förhållande såväl till statens myndigheter som till trafikanter, dels verkat för nyttiga reformer inom järnvägsdriften.

Såsom ordförande i föreningen hava fungerat:

Direktören O. M. AGRELIUS	1876—79
Trafikdirektören A. G. J. SVEDELIUS	1880—81
Trafikchefen A. W. MURRAY	1881—88
„ VICT. WALDENSTRÖM	1888—91
„ F. VON KRUSENSTIERNA	1891—93
„ O. KAMPH	1894
Landshövdingen A. G. J. SVEDELIUS	1895—1913
f. d. Generaldirektören F. W. H. PEGELOW	1914—19
Justitierådet A. G. S. BORGSTRÖM	1920—

Såsom verkst. direktörer hava tjänstgjort:

f. d. Överdirektören M. HAHR	1902—14
Överstelöjtnanten O. BÄRNHEIM	1914—

SVENSKA JÄRNVÄGARNAS ARBETS- GIVAREFÖRENING

I en avhandling "Sociala problem vid Sveriges enskilda järnvägar" (tryckt i "Ekonomiska studier") har Fil. Dr. IVAR HALLBERG bl. a. skildrat tillkomsten av *Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening* och föreningens verksamhet fram till början av år 1914. Av densamma framgår i sammanfattning följande.

På grund av lönetvist och strejk på våren 1906 vid Malmö—Ystads järnväg uppdrog dåv. chefen för civildepartementet, statsrådet AXEL SCHOTTE, åt Dr. H. ELMQVIST att erbjuda sin medling i tvisten. Medlingen resulterade dels i beslut om arbetets omedelbara upptagande, dels i lösandet av tvistefrågorna. Den överenskomna lönestaten var den första vid svensk järnväg fastställda, som hade karaktär av ett formligt kollektivt avtal. Närmaste följden av överenskommelsen blev, att Dr. ELMQVIST även medlade vid en del andra skånebanor, där tvist men icke strejk förelåg, och åstadkom förlikning och avtal.

SVENSKA JÄRNVÄGARNAS ARBETSGIVAREFÖRENING

Den omnämnda strejken hade emellertid även till följd, att vid ett möte i Malmö i maj 1906 en kommitté tillsattes för att utreda frågan, om det vore lämpligt att bilda en arbetsgivareförening bland de enskilda järnvägarna. Sedan kommitterade avgivit sitt förslag, bildades den 30.6 1906 "De Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening (Södra Distriktet)". Tillägget "södra distriktet" gjordes, emedan man väntade, att liknande föreningar skulle bildas i mellersta och norra Sverige. Föreningens ändamål var:

att befrämja samverkan mellan järnvägsförvaltningarna för tillvaratagande av gemensamma intressen med avseende på personalen;

att, i den mån det vore möjligt, verka för införande av enhetliga avtal rörande tjänstgöring och avlöning;

att bistå järnvägsförvaltningarna vid uppkomna tvister mellan dem och personalen angående befintliga avtal eller vid uppgörande av nya sådana;

att arbeta för åstadkommande av en fortlöpande överenskommelse emellan föreningen och järnvägspersonalens organisationer, varigenom arbetsnedläggelser skulle undvikas samt

att till medlemmarnas tjänst insamla och bearbeta erforderligt statistiskt material.

Redan i augusti månad samma år bildades motsvarande föreningar för norra och mellersta distriktet, och i november tillsattes en centralstyrelse för de tre föreningarna.

I april 1908 beslöts sammanslå de tre föreningarna till *en* förening, "Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening". Distriktsindelning bibehölls dock för val av styrelse och revisorer. Styrelsens befogenhet gjordes ganska stor, så att den skulle kunna handla snabbt, då så erfordrades. I dylika fall inkallas även suppleanterna, som tillsammans med de ordinarie ledamöterna bilda den s. k. förstärkta styrelsen, vilken liksom föreningsstämman fattar beslut med bindande verkan för medlemmarna.

Under tiden hade en mängd löneavtal träffats dels med, dels utan medling av Dr. ELMQVIST, som allt fortfarande hade regeringens uppdrag att till förebyggande av arbetsnedläggelser medla i tvister vid järnvägarna.

En överenskommelse om obligatoriskt skiljedomsförfarande ansågs emellertid nödvändig för arbetsfreds erhållande, och redan i juli och sept. 1906 föreslog arbetsgivareföreningen i skrivelser till järnvägsmannaförbundet upptagandet av förhandlingar härom.

Efter ingående skriftväxling och underhandlingar antog arbetsgivareföreningen den 25.4 1908 *Huvudavtal n:r 1*. Järnvägsmannaförbundet

ANSLUTNING TILL FÖRENINGAR

antog förslaget först provisoriskt att gälla till 1.7 1909 men sedermera definitivt att gälla även därefter.

I detta avtal hade § 1 följande lydelse:

"Vid de järnvägar, som äro anslutna till Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening, må icke, vidkommande personal, som tillhör Svenska Järnvägsmanaförbundet, lockout, strejk, bojkott eller blockad vare sig maskerad eller öppen, äga rum; och skola alla uppkommande menings-skiljaktigheter, där icke allmän lag annorlunda bestämmer, under den tid, detta avtal äger gällande kraft, behandlas och erhålla sin slutliga lösning i enlighet med de i detta avtal närmare angivna regler.

De båda huvudorganisationerna äro varandra ansvariga för, att deras resp. avdelningar och medlemmar ställa sig detta avtal och alla jämlikt detsamma träffade avgöranden till ovillkorlig efterrättelse."

Såsom organ för tvisters lösande skulle enligt bestämmelserna fungera dels tre distriktsnämnder, dels såsom högsta instans "Järnvägarnas Skiljedomstol".

Vid de ovan nämnda förhandlingarna om löneavtal fastställdes i allmänhet jämte lönerna en del allmänna bestämmelser. Då det var av vikt, att dessa bleve enhetliga för samtliga järnvägar, inleddes härom underhandling med järnvägsmanaförbundet och lokmanaförbundet. Enighet uppnåddes visserligen mellan underhandlingsdelegerade den 5.4 1909, men personalorganisationerna avslogo förslaget. I något förändrad form fastställdes senare under året förslaget av Järnvägarnas Skiljedomstol att under namn av "Huvudavtal n:r 2" gälla från 1.1 1910 i 4 år framåt beträffande järnvägsmanaförbundet. Beträffande lokmanaförbundet överlämnades frågan till en särskild skiljedomstol, som fällde enahanda dom som beträffande järnvägsmanaförbundet.

Sedan minimilöner för verkstadsarbetare genom skiljedom blivit fastställda i november 1911, kan man säga, att grunden för det fortsatta arbetet inom föreningen var lagd.

Av årsberättelserna för åren fr. o. m. 1914 framgår, vilket omfattande arbete föreningen haft med förmedlandet och träffandet av nya avtal med såväl ovan nämnda organisationer som med Svenska Järnvägarnas Kontorspersonalförbund. Krigstidstilläggens bestämmande har därvid hört till de mest framträdande frågorna.

Intresset samlas dock huvudsakligast omkring avtal n:r 1 och med detta sammanhängande företeelser.

Redan i styrelseberättelsen för 1914 förebadades, att järnvägsmanaförbundet ämnade uppsäga avtal n:r 1 för att få vissa punkter däri reviderade. Så blev även fallet den 29.6 1916 beträffande en del paragrafer i avsikt att erhålla snabbare behandling av tvistefrågor. Sedan avtals-

SVENSKA JÄRNVÄGARNAS ARBETSGIVAREFÖRENING

nämnden framlagt sitt förslag, blev det nya avtalet n:r 1 av arbetsgivareföreningen och järnvägsmannaförbundet antaget att gälla från 1.6 1917.

Med lokmannaförbundet pågingo under 1916 förhandlingar i avsikt att erhålla ett antagbart avtal n:r 1, vilket dock misslyckades. I stället avgav lokmannaförbundet till Norra Södermanlands järnväg den 20 december ultimatum med hot om strejk. Genom ingripande av statsministern, excellensen HAMMARSKJÖLD, avvärjdes strejken, och civilministern uppdrog åt rådmannen ALLAN CEDERBORG att medla i tvisten. Resultatet blev bl. a. antagandet av medlarens förslag om tillsättandet av en *provisorisk skiljedomstol*.

Den fred, man trodde sig hava fått med järnvägsmannaförbundet, bröts mycket snart. Det reviderade huvudavtalet n:r 1 uppsades den 28.6 1917 — alltså innan det hunnit träda i kraft — av nämnda förbund, som meddelade, att det icke vore villigt medverka till ett nytt avtal av liknande innebörd som det gamla. Den allmänna oron i världen hade tydligen härvidlag inverkat, och personalen ansåg sig kunna få fram bättre villkor genom "kraftigare medel" än genom skiljedomsförfarandet.

Sedan den i det uppsagda avtalet föreskrivna avtalsnämnden avgivit förslag till ett nytt avtal, blev detta från arbetsgivareföreningens sida antaget den 28.3 1918 och sedermera även av de båda personalorganisationerna att gälla från 1.7 1918.

Enligt denna nya *förhandlingsordning* skall skiljedomsförfarandet fortfarande vara obligatoriskt beträffande tillämpning och tolkning av gällande avtal, under det att tvister i disciplinmål och beträffande löneavtal avgöras av skiljedomstolen endast under förutsättning, att parterna frivilligt därtill lämnat medgivande.

Sedan nyssnämnda tvisters obligatoriska avgörande uteslutits från skiljedomstolens domvärjo, hava personalorganisationerna ansett sig hava rätt att medelst strejk giva eftertryck åt sina lönefordringar och hava även vid tvenne tillfällen tillgripit detta moderna vapen. För B. J. vidkommande omnämnas dessa strejker i annat sammanhang.

På grund av den inträdda situationen fick arbetsgivareföreningen en ny och omfattande uppgift, nämligen att förbereda och organisera mot event. strejker erforderligt försvarsarbete. I ändamål att under strejker möjliggöra tillräckligt snabba beslut beslöts å extra stämma den 21.3 1918 stadgeändring. Den nya bestämmelsen avsåg tillsättandet av en förtröendenämnd med befogenhet att i tider av fara fatta beslut med bindande verkan för föreningens samtliga medlemmar.

Såväl lokmannastrejken 1919 som den allmänna strejken 1922 löstes genom ingripande av regeringen, och är det att anteckna, att bland villkoren för fredsslutet beträffande 1922 års strejk ingår en bestämmelse

ANSLUTNING TILL FÖRENINGAR

att parterna under första kvartalet 1924 skola upptaga förhandlingar för att undersöka möjligheten för åstadkommande av en sådan ordning för reglering av avtalsförhållandena i framtiden, att öppna konflikter undvikas.

Med *Svenska Järnvägarnas Kontorspersonalförbund* träffades år 1919 avtal såväl om skiljedomstol, obligatorisk beträffande alla tvister, som om löner och allmänna bestämmelser.

Såsom ordförande i föreningen hava fungerat:

Justitierådet A. G. S. BORGSTRÖM		1906—1907
Professorn AUG. WIJKANDER		1907—1913
Generalmajoren G. GEIJER		1913—1919
Borgmästaren PETER LAMBERG		1919—

Såsom ombudsman, sedermera verkst. direktör, har alltsedan föreningens bildande tjänstgjort Fil. Dr. IVAR HALLBERG.

ENSKILDA JÄRNVÄGARS ÖMSESIDIGA FÖRSÄKRINGSFÖRENING FÖR OLYCKSFALL I ARBETE

Enligt lag om försäkring för olycksfall i arbete av den 17.6 1916 skall envar arbetare — med vissa undantag beträffande statens och kommuners arbetare — vara försäkrad för skada till följd av olycksfall i arbetet.

Försäkringen skall äga rum i riksförsäkringsanstalten men kan även ske genom sådant ömsesidigt olycksfallsförsäkringsbolag, vars delägare äro arbetsgivare, och för vars förbindelser delägarna svara med obegränsad personlig ansvarighet.

Ett sådant ömsesidigt olycksfallsbolag har av enskilda järnvägar bildats och har under ovanstående firmanamn fått sitt reglemente fastställt av K. Maj:t den 2.11 1917. Ändringar i reglementet blevo sedermera fastställda den 11.8 1922.

Bergslagernas Järnvägsaktiebolag antogs till delägare i denna förening fr. o. m. den 1.1 1918.

I föreningen voro 1922 26.968 personer försäkrade.

Delägare i föreningen har vid föreningssammanträde — utom vid val av ordförande för sammanträdet, vilket sker efter huvudtalet — en röst för en erlagd årsavgift av 100 kr. eller därunder samt vidare en röst

E. J:S ÖMSESIDIGA FÖRSÄKR.-FÖREN. FÖR OLYCKSFALL I ARBETE

för varje fullt 100-tal kronor därutöver. Dock må ej någon rösta för mer än en $\frac{1}{10}$ av det vid sammanträdet representerade röstetalet.

Föreningens styrelse utgöres av sex ledamöter och tre suppleanter, valda för två år.

Ordförande i styrelsen har sedan föreningens bildande varit verkst. direktören vid S. W. B. ALBERT KAMPH.

Såsom ombudsman tjänstgjorde under åren 1918—21 f. trafikchefen HJ. NETTELBLADT. Från år 1922 har såsom verkst. direktör tjänstgjort f. trafikchefen O. SIMONSSON.