

text
Dan Kotka

Aktuellt



SJ

– aktiebolag nästa?

När jag började på SJ 1981 som tågmästare i Stockholm anställdes jag i den våg av nyanställningar som då skedde. En äldre generation byttes ut mot unga runt trettio. SJ befann sig också materiellt i dåligt skick med gamla uttjanta vagnar och lok. Det fanns inte ens telefon ombord utan vi använde oss av den s k tegelstenen, en klumpig form av radio där linjen ofta var blockerad och det inte gick att komma fram.

1981 hade SJ trafikmonopol över hela landet. Bengt Furu-bäck, generaldirektören, hade som en viktig uppgift att bereda mark för det nya SJ. Nya vagnarproducerades i mängd på Kalmar verkstad och på ASEA i Västerås där loken tillverkades. En revolution med telefon i tjänstekupén och möjlighet för resenären att ringa från tåget underlättade resandet och jobbet.

Det har aldrig varit billigt att resa för den stora massan. För att göra det möjligt för flera att resa infördes lågpriskortet och pensionärsrabatt 1982–83.

1984 fick vi en ny generaldirektör – Stig Larsson – från dåvarande LM Eriksson. Stig Larssons huvuduppgift var att fortsätta moderniseringen av SJ och stadfästa vinsttänkandet. Vinsttänkandet splittrade personalen i två läger med en majoritet mot en sån ideologi. Regeringen gav Stig Larsson hårda direktiv att minska förlusten.

För att blidka affärsresenärerna infördes City Express på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Karlstad. Tåget bestod av enbart förstaklassvagnar med frukost och tidningar till resenärerna. Personalen protesterade mot att bara förstaklassresenärer fick åka med. Efter påtryckningar infördes en andraklassvagn sist i tåget utan frukost och tidningar. I slutet av Stig Larssons epok lanserades X2000 som svar på kortflyget Stockholm–Göteborg och Malmö–Stockholm.

Under alla dessa år har antalet anställda minskat. 1981 var vi 25 000 på SJ för att idag vara nere i 15 000. Banpersonalen, cirka 7 000 inklusive tågklararna, har försvunnit till Banverket.

Vi har tappat ca 6 000 anställda inom övriga SJ. Tappet ska fortsätta, enligt regeringen och generaldirektören, med flera hundra anställda per år. Under år 2000 ska SJ sälja ut 35 av 50 biljettkontor och, liksom Posten, låta andra sköta biljettförsäljningen.

Facket har i stort sett godkänt utvecklingen. Man har plåstrat, helat och bevakat att uppsägningarna följt Lagen om Anställningsskydd, LAS. Facket har sett till att den statliga Trygghetsgarantin – som ger uppsagda ekonomisk hjälp vid omskolning – skötts.

För att tillföra kapital sålde SJ under Stig Larssons tid ut fastigheter i en rasande takt. Många anställda har uppfattat detta som ett sätt att frisera vinsten.

Omkring tio tåglinjer har gått till utomstående företag vid upp-

handlingar som skett de senaste tre åren. Senast tog Tågkompaniet över stora delar av Norrlandstrafiken Stockholm–Luleå–Narvik.

Samma dag som nye generaldirektören Daniel Johansson tillträdde för två år sedan, sa tre viktiga chefer upp sig. Det har senare visat sig att de tre cheferna skulle överta Norrlands- trafiken och bilda Tågkompaniet.

De nya företagens koncept är att minska kostnaderna genom rationellare verksamhet och mindre ”ryggsäck”, som de säger.

Vad det kan få för konsekvenser för personalen kan vi se på den skandalomsusade Citypendeln i Stockholm. Företagets VD Petter Hydén gjorde sig direkt till ovän med personalen. Han gick fram som en gammaldags patron bland de anställda, vilket resulterade i en halvering av pendeltrafiken under januari. Ägarna blev tvungna att backa och byta ut Hydén mot en för-handlingsvillig chef från BK-tåg, som är tioprocentig delägare i Citypendeln. Det politiska etablissemangen med trafikborgarrådet Elwe Nilsson har – om de överhuvudtaget hört av sig – gett facket och de anställda skulden för det mesta.

Dessa entreprenörer måste ha skattepengar för att ha en chans att överleva. Kaoset i Stockholmstrafiken har kostat pendlarna mycket tid och pengar som landstinget ”belönat” med tio dagars förlängning av månadskortet. Skattebetalarna får betala 200 miljoner extra till det havererade projektet och vet vid dags dato inte när tågen körs helt och fullt enligt tidtabellen.

När det gäller personalpolitiken har en explosion i sjukskrivningar inträtt inom SJ. Från att ha legat på 5–6 procent har det blivit runt 20 procent på många håll. Olidliga arbetsförhållanden råder på Kustpilen i Skåne där personalen går på knäna av utmattnings. För lite vagnar och personal är huvudorsaken. I Nässjö har 5 av 40 kollapsat på grund av överansträngning i jobbet. SJ har anlitat psykologer istället för att anställa tillräckligt med folk på tågen.

Inom Mälardalstrafiken rådde kaos hela sommaren 1999. Ofta har det helt saknats personal i tågen, vilket inneburit att ca 350 avgångar under sommaren varit gratis för de som känt till missförhållandena. Och personalen har mått mycket dåligt.

Farhågor finns också bland personalen att pensionsåldern vid en eventuell bolagisering höjs till 65 år för alla, att tjänstepensionerna försvinner och att alla semesterdagar över 28 dagar/år säljs bort (som på Citypendeln).

Det här är lite av den fria marknadens konsekvenser. Jag säger som en dam på pendelstationen i Västerhaninge: ”Vi behöver göra en revolution mot eländet.”

Dan Kotka är tågmästare vid SJ och bosatt i Västerhaninge.