

ANDERSON, KARL

**En jämförande utredning över
järnvägspersonals avlöningar och
levnadskostnader i vissa europeiska länder
& & Amerika.**

Stockholm
1914

EOD – Miljoner böcker bara en knapptryckning bort. I mer än 10 europeiska länder!



Tack för att du väljer EOD!

Europeiska bibliotek har miljontals böcker från 1400-till 1900-talet i sina samlingar. Alla dessa böcker går nu att få som e-böcker – de är bara ett musklick bort. Sök i katalogen från något av biblioteken i eBooks on Demand- nätverket (EOD) och beställ boken som e-bok – tillgängligt från hela världen, 24 timmar per dag och 7 dagar i veckan. Boken digitaliseras och blir tillgänglig för dig som e-bok.

EOD bokens fördelar!

- Få samma utseende och känsla som med originalet!
- Använd ditt standardprogram för att läsa boken på skärmen, zooma och navigera genom boken.
- Skriv ut enstaka sidor eller hela boken.
- *Sök:* Använd fulltextsökning för enskilda fraser.
- *Klipp & klistra:* Kopiera bilder och delar av texten till andra applikationer (t.ex. ordbehandlingsprogram).

Villkor för användning

Genom att använda EOD-tjänsten accepterar du de villkor som ställs av biblioteket som äger den aktuella boken.

- Villkoren på svenska: <http://books2ebooks.eu/odm/html/nls/sv/agb.html>

Fler e-böcker

Redan nu erbjuder 30 bibliotek från 12 europeiska länder denna service.

Mer information finns tillgängliga via <http://books2ebooks.eu> alla boken.

- <http://search.books2ebooks.eu/>

PERSON. K.

Statist
Serien
(B)

En jämförande utredning

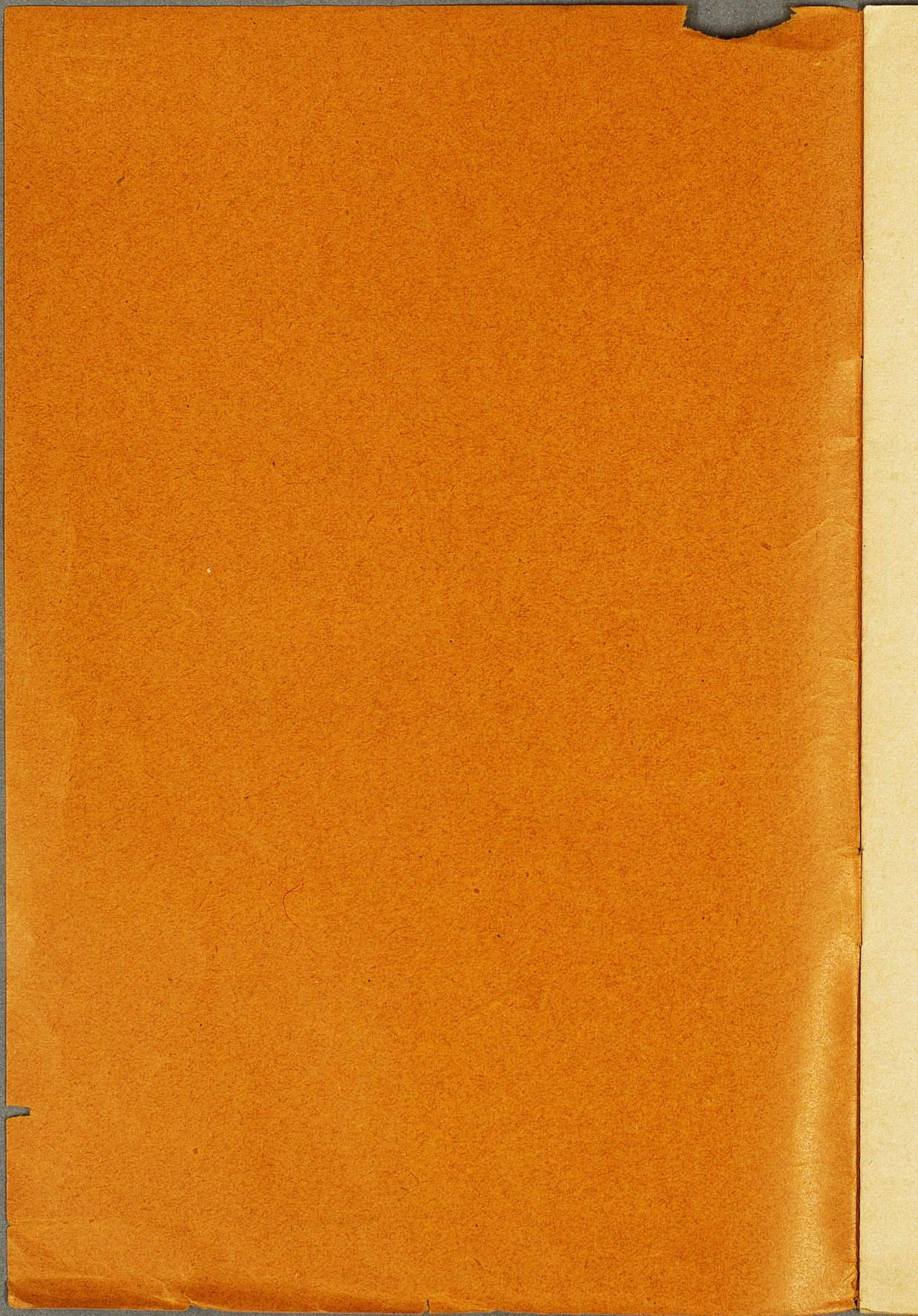
över

Järnvägspersonals avlöningar och levnadskostnader

i

vissa europeiska länder och Amerika





En jämförande utredning

över

**Järnvägspersonals avlöningar och
levnadskostnader**

i

vissa europeiska länder och Amerika



STOCKHOLM
A.-B. Arbetarnes Tryckeri
1914



Dr. James A. Smith

John A. Smith

John A. Smith

John A. Smith



Järnvägsekonomiska byrån i Washington har i juni 1912 utsänt en utredning över löner och levnadskostnader för järnvägspersonal i Amerikas förenta stater och de viktigaste trafikländerna i Europa. För första gången föreligger ett försök att forma ett begrepp om järnvägsmännens samhällsställning genom jämförelse inom en så pass vid ram. Byrån förbiser icke att en uttömmande jämförelse av arbets- och levnadsbetingelserna i de olika länderna måste omfatta alla omständigheter, såsom ständig anställning, grad av social försorg, stegring av lön och ställning, biinkomster och framför allt lönens köpkraft; med ett ord *reallönens* värde. Blotta uppställandet av dessa faktorer visar, heter det i utredningen, att en obetingat tillförlitlig jämförelse av löner är svår, om ej rent av omöjlig. Byrån har på grund härav inskränkt sig till att behandla genomsnitts- eller typiska lönerna. Under begreppet *lön* är här innefattat allt vad järnvägspersonalen för sin tjänst eller arbete erhåller i form av penningar eller penningars värde. Jämförelsen måste dock givetvis bliva mer eller mindre ingående på grund av jämförelsematerialets olika beskaffenhet. Grundligast äro måhända de engelska förhållandena behandlade, emedan arbetsbetingelserna i England närmast överensstämma med de amerikanska.

Med de inskränkningar som uppkommit genom studiematerialets olika jämförelsevärde, har byrån kommit till det slutresultat att all järnvägspersonals daglön i genomsnitt under år 1910 uppgått till:

I *Nordamerikas förenta stater* 9.³⁷ mk = 8.⁴³ kr.*; i *England* (som Storbritannien här benämnes) 4.⁴¹ mk = 3.⁹⁷ kr.; vidare — med uteslutande av vissa mindre extrainkomster som byrån ej ansett vara av vikt att medtaga — i *Österrike* 3.⁷⁴ mk = 3.³⁷ kr.; i *Preussen-Hessen* endast 3.³⁹ mk = 3.⁰⁵ kr.

Vid samma tid hade den lägst avlönade personalgruppen i Förenta staterna, banarbetarna, enligt byråns utredning, bättre löner än många järnvägsmän i högre befattningar i *Frankrike*; slutligen äro lönerna i Förenta staterna två à tre gånger högre än i *Italien*. Utgående från resultatet av en av engelska Board of Trade (Kommerskollegium) företagen undersökning av arbetarebefolkningens levnadskostnader i England och utrikes har byrån som slutligt resultat uppgivit att järnvägspersonalen i Förenta staterna med mer än dubbelt så höga löner dock icke använder 50 proc. mera för sina levnadskostnader än i England och det övriga Europa.

Häremot måste uppställas, att engelska Board of Trade's undersökning av arbetarnas levnadskostnader i föreliggande fall ej kan

* En mark = 90 öre.

tillmätas avgörande betydelse. Undersökningen inskränker sig nämligen, vad särskilt Tyskland vidkommer, till storstäderna och platser med kraftigt utvecklad industri. Den kan därför endast anses tillräcklig för de på sådana platser tätt sammanförda *yrkesarbetarna*. För järnvägspersonalen, som till stor del lever under mycket olika förhållanden och andra betingelser i mindre och medelstora städer och äro spridda över hela landet, kan den endast i mindre omfång anses bidra till kännedom om de verkliga levnadskostnaderna. På denna grund måste andra delen av järnvägsekonomiska byråns arbete anses vara av mindre värde. Första delen däremot, ställd ensam, torde kunna anses som mycket god. Tvivelsutan äro flera av personalens biinkomster sammanslagna och en del av studiematerialet föråldrat. Dessutom torde i utredningen ej till fullo uppskattas den hjälp arbetsgivaren giver sin personal genom den grad social försorg som måste anses hög.¹⁾ — — — — —

Vi komma härefter till den del som omfattar lönerna:

I.

Järnvägspersonalens avlöning.

Byråns åsikt grundar sig dels på lönestatistiska underlag, dels på jämförelserna mellan de olika lönerna och biinkomsterna för personalen. Uppgifterna över de fasta lönerna äro helt tagna efter Board of Trade's tillkännagivanden om järnvägarna å den europeiska kontinenten²⁾. Vid arbetets utgivande hade dock dels för Österrike och Italien samt delvis för Preussen-Hessen löneförbättringar inträtt, dels voro och såväl arbetena som materialet då 3 år gamla. Ett närmare ingående på detaljerna i utredningen fordrar därför att dessa faktorer tagas med i beräkningen.

Amerikas förenta stater.

Daglöner i genomsnitt för all järnvägspersonal uppgå enligt mellanstatliga kommissionens³⁾ järnvägsstatistik till följande belopp:

¹⁾ Ett par uttryck av rent misstroende mot utredningens tillförlitlighet följa härefter, men då det föregående är själva recensionen av byråns arbete, gjord av dr Röhling, som själv är tysk, få dessa uttryck endast anses som hans personliga mening, och äro därför ej medtagna. *Ref.*

²⁾ *Railways conference*. Report of the Board of Trade railway conference London 1909. *Continental railways investigations*.

a) Report to the Board of Trade on Railways in Austria and Hungary, London 1909.

b) Report to the Board of Trade on Railways in Belgium, France and Italy, London 1910.

³⁾ *Interstate Commerce Commission*. Annual Report on the statistics of Railways in the United States for the year ending June 30, 1909—1910.

År 1900	7.98 mk = 7.18 kr.	År 1906	8.74 mk = 7.87 kr.
» 1901	8.02 » = 7.22 »	» 1907	9.24 » = 8.32 »
» 1902	8.06 » = 7.25 »	» 1908	9.45 » = 8.51 »
» 1903	8.36 » = 7.52 »	» 1909	9.41 » = 8.47 »
» 1904	8.61 » = 7.75 »	» 1910	9.62 » = 8.66 »
» 1905	8.69 » = 7.82 »		

En ökning sedan år 1900 av mer än 20 proc.

För de olika tjänstegrupperna har genomsnittslönen, enligt samma källa, under år 1910 utgjort:

Stationsföreståndare	8.90 mk = 8.01 kr.
Tågledare och telegrafister	9.79 » = 8.81 »
Annan stationspersonal	7.73 » = 6.96 »
Ställverks-, ban- och grindvakter	7.10 » = 6.39 »
Lokomotivförare	19.11 » = 17.20 »
Lokomotiveldare	11.51 » = 10.36 »
Tågförare	16.42 » = 14.78 »
Annan tågpersonal	11.30 » = 10.17 »
Banarbetsledare	8.36 » = 7.52 »
Banarbetare (i underhållsarbete)	6.17 » = 4.32 »
Maskinister (maskinskötare)	12.94 » = 11.65 »
Smeder	10.54 » = 9.49 »
Andra verkstadsarbetare	9.16 » = 8.24 »
Övrig lägre personal	8.44 » = 7.60 »
Direktörer (avlönade styrelseledamöter o. a.) ...	55.73 » = 50.16 »
Andra högre tjänstehavare	26.12 » = 23.51 »
Byråpersonal	10.08 » = 9.07 »

Dessa siffror hava erhållits genom att uppdelas resp. tjänstegrupper årsinkomst med antalet arbetsdagar och på detta sätt erhålla genomsnittsdaglönen. En svårighet härvidlag är dock att dagsverken för styckelönarbetande grupper och för linjepersonal ej blivit var för sig enhetligt uppgivna. Mellanstatliga kommissionen har hänvisat härtill vid uppgörelserna redan för år 1898 samt ställt ändring häruti i utsikt, men slutligen åren 1909 och 1910 förklarar att statistiken ej kunde omläggas så att dessa uppgifter kunde erhållas. Därtill fordrades antingen att man måste ändra lönemethoden för vissa grupper eller att man uppställde vissa villkorliga grundsatser för lörens omräknande. Frågan kunde ingående utredas om blott en tillfredsställande lösning av denna sak kunde ernås. En annan brist föreligger även. Vid uppgivande av antal dagsverken pr år hava vissa järnvägsförvaltningar tagit en månads dagsverken som grund, under det andra använt sig av andra metoder, vilket givetvis gör uppgifterna svävande. Kommissionen såväl som byrån göra emellertid gällande att utredningen giver en brukbar bild av löneförhållandena på grund av att de olika förvaltningarna tillämpa likartade metoder år efter år. Detta kan väl bliva fallet vad Förenta staterna vidkommer, men vid jämförelse med andra länder kunna resultaten naturligen icke bliva erforderligt noggranna.*)

*) Återigen ett exempel på svårigheterna att erhålla fullt tillförlitliga och tydliga primäruppgifter. *Ref.*

Vid närmare granskning av statistiken för 1910 finner man, att avlöningarna för de olika tjänstegrupperna delvis äro grundade på helt andra förhållanden än de som äro rådande hos oss. Detta beror dels på annan personalgruppering, dels på olika avgränsning av tjänstelikheterna och i allmänhet en annan värdering av arbetet. Så t. ex. erhåller en *stationsföreståndare* lägre avlöning än *tågledare* och *telegrafister*; han handhar dock företrädesvis innertjänst och vagnrörelsen, under det drifttjänsten i sin helhet ligger i tågledarnas och till dessas hjälp stående telegrafisters händer. *)

Att avlöningarna dessutom kunna differera högst avsevärt även inom Förenta staternas järnvägsnät torde framgå bl. a. av *Hoff-Schwabach*, som visar att vid ett större järnvägsbolag i västra Amerika en stationsföreståndare under år 1905 erhöll en månadslön av 180 dollars under det förste tågledarna vid samma järnväg erhöilo 120—150 och andre tågledarna endast 80 dollars. Under rubriken »annan stationspersonal» hänföres även vad som i de europeiska länderna är specialiserat i olika grupper, såsom godsexpeditionspersonal, biljettkontrollörer m. fl. samt magasinpersonal. Här föreligger en sammanslagning som omöjliggör ett noggrant avvägande mot personalen t. ex. i Tyskland med där rådande personalgruppering.

Att *verkstadshantverkare* förtjäna betydligt mera än stationspersonal, beror i första hand på de amerikanska begreppen och värdesättningen av yrkesbildade arbetares produktion, vilket även genomträngt järnvägarna med dess dock mot andra näringar olikartade arbetsbetingelser. Enligt europeiska begrepp föreligger här ett missförhållande, som för de verkliga järnvägsmännen endast mildras genom den ställning tågledare och telegrafister intaga.

Den åkande personalens löner bilda ett kapital för sig. Går man från högre personal nedåt så finner man att *lokomotiveldare* och *annan tågpersonal*, vilka äro ungefär likställda, överträffas av de ovanligt högt avlönade maskinskötarna, under det *tågförare* och de omkring 16 proc. mera förtjänande *lokomotivförarna* gå än vidare mot spetsen av lönestatistiken. Detta är dock ej en följd av dessa gruppers höga eller viktiga tjänst; det egenartade lönesystemet utgör drivfjädern därtill. Den åkande personalen avlönas helt enkelt, oberoende av levnads- och tjänsteålder, på grund av omfattningen och arten av dess tjänst. Så betalade t. ex. Baltimore- och Ohio-järnvägen inom området öster om Mississippi och norr om Ohio under januari år 1912 enligt följande tabell:

*) En fullkomligt rättvis värdering, om tjänsteansvaret tages till utgångspunkt; särskilt i länder med centraliserad tågledning.

T j ä n s t e a r t	Betaling för 1 mile* — i pfennig** 1)	
	Lokomotivförare	Lokomotiveldare
<i>Persontågstjänst:</i>		
på huvudlinjer	16.80—17.85	9.66—10.50
på bilinjer	16.38	9.45
<i>Genomgående godstågstjänst:</i>		
på huvudlinjer	18.69—21.00	11.55—13.02
på bilinjer	17.22—18.69	11.55—12.18
<i>Lokaltrafik och blandad tjänst:</i>		
på huvudlinjer	19.74—21.00	12.39—13.02
på bilinjer	17.64—18.69	11.55—12.18

* 1.66 km. ** 0.9 öre.

En inblick i detta lönesystems verkningar visas med nedanstående exempel på två olika järnvägar med var sitt beräkningssätt och de därigenom uppkommande minimi- och maximilönerna (allt i mark):

	Lokomotivförare		Lokomotiveldare	
	Minimi	Maximi	Minimi	Maximi
Järnväg A (östern)	6,745	8,278	4,292	5,059
Järnväg B (västern):				
persontågstjänst	5,433	11,992	3,387	7,559
genomgående godstågstjänst ...	5,766	10,256	3,538	6,849
lokaltrafik och blandad tjänst...	4,628	7,686	3,087	5,111

Här bör anmärkas att all personal med minimilön varit i fast tjänst hela året. Det som varit allmänna medellöner har ej kunnat utrönas för järnväg A; för järnväg B däremot 123 proc. av minimilön. Det torde vara uppenbart att dessa järnvägar utnyttja sin personal på betydligt olika sätt; högst sannolikt är ock att de som erhålla den även för amerikanska förhållanden höga maximilönen äro jämförelsevis få till antalet. Vilket utfördt arbete svarar mot den utbetalda lönen kan ej återfinnas för järnväg A, annat än genom att särskilt uträkna detsamma. Enligt beräkning på samma grunder som vid Baltimore och Ohio,

¹⁾ Vid Baltimore och Ohio beräknas i persontågstjänst 100 miles eller mindre såsom en dagstjänst. För tjänstgöring däröver erhåller lokomotivförare — vid reshastighet av 20 miles i timmen som grundberäkning — en tilläggsersättning av 1.89 mk och eldare med en motsvarande del av sin lön. I genomgående godstågstjänst, lokaltrafik och blandad tjänst beräknas 100 miles eller 10 timmar såsom dagstjänst; häröver utförd tjänst ersättes i enlighet med förhandenvarande förhållanden. Avvikelserna från lönesatserna äro beroende på lokomotivens storlek och konstruktion. — På grund härav handlar denna uppgift icke om fasta lönesatser, utom om de vid löneberäkningen för januari 1912 erhållna resultaten.

skulle maximaltjänsten för lokomotivförare uppgå till omkring 75,000 och för eldare till omkring 78,000 persontågkilometer. För eldare minskas dock kilometertalet något på grund av att några befattningshavare gjort föraretjänst och erhållit förareersättning därför. Den betydligt högre förtjänsten för personalen vid järnväg B har dels sin grund uti att lönerna i de västra staterna äro högre på alla områden, dels uppenbart i den strängare tjänstgöringen. I vilken utsträckning vardera av dessa orsaker bidrager till stegringen av avlöningen låter sig ej fastställas. Byrån har till kännetecken för de amerikanska löneförhållandena endast det för här omnämnda uppgifter insamlade materialet att stödja sig på. Dessa uppgifter äro nog så goda, men ett bättre resultat skulle tvivelsutan ha erhållits om hela lönestaterna vid ett par större järnvägar i östern och västern offentliggjorts.

England.

Utredningen förebringa efter Amerika genomsnittsveckelönen för all engelsk järnvägspersonal, med undantag av de höga tjänsteposterna och tillfällig personal med mindre än tre dagars sammanhängande tjänst, i enlighet med Board of Trade's berättelse öfver en särskild varje år bestämd vecka under december månad under åren 1900—1910. För jämförelse med de amerikanska lönerna äro dessa veckolöner delade med sex. Härigenom kommer man, som byrån riktigt anmärker, verkligheten närmast, då sex dagars vecka anses som regelrätt arbetsvecka och lönen utgår därefter till omkring 96 proc. av all engelsk järnvägspersonal. Efter avskiljande av de högsta posterna och viss byråpersonal från den amerikanska uppgiften, så att endast järnvägsmän bona fide ställas till jämförelse med varandra, erhålles då följande:

Genomsnittsdaglön för alla tjänstegrupper (mark):

Å r	Förenta staterna	Förenade konungarikena	England och Wales	Skottland	Irland
1900	7.73	4.27	4.36	3.91	3.32
1901	7.73	4.26	4.35	3.94	3.31
1902	7.81	4.25	4.33	3.94	3.28
1903	8.11	4.23	4.32	3.91	3.31
1904	8.40	4.26	4.36	3.94	3.26
1905	8.44	4.31	4.40	3.97	3.28
1906	8.48	4.33	4.42	3.98	3.27
1907	8.99	4.40	4.49	4.00	3.35
1908	9.20	4.25	4.35	3.87	3.35
1909	9.11	4.32	4.41	3.97	3.39
1910	9.37	4.39	4.48	3.96	3.51
Stegring	21.2 %	2.8 %	2.9 %	1.4 %	5.7 %

Öfver genomsnittsdaglönerna för de olika tjänstegrupperna vi de engelska järnvägarna lämnas genom Board of Trade en i februari 1912 ¹⁾

¹⁾ Ett utförligt referat härav återfanns i »Vereinzeitung» av 19 okt. 1912.

utgiven redogörelse. Ur denna redogörelse har byrån utdragit den sista löneveckan för år 1907 och ställa sig de härvid erhållna siffrorna i jämförelse med 1907—1908 vid de amerikanska järnvägarna sålunda:

Genomsnittsdaglön (mark):

Förenta staterna		England	
Tjänstegrupp	1907—1908	Tjänstegrupp	Okt. 1907
Alla grupper utom högre poster och viss byråpersonal...	9.20	Alla grupper utom högre poster och viss byråpersonal...	4.40
Stationsföreståndare	8.78	Stationsföreståndare	—*
Annan stationspersonal	7.64	Gods- och biljettexpeditions- och magasinpersonal	3.78
Lokomotivförare	18.69	Lokomotivförare	7.81
Lokomotiveldare	11.09	Lokomotiveldare	4.66
Tågförare	16.00	Konduktörer och bromsare med person- och godståg...	5.17
Annan tågpersonal	10.92	Godskonduktörer	5.25
Maskinskötare	12.39	} Hantverkare	5.40
Smeder	10.08		
Andra verkstadsarbetare	8.90	Lok- och vagnputsare, vagnsynare och smörjare	3.70
Banarbetare	6.09	Banarbetare, signalmän och växlingspersonal	4.49
Ställverks-, ban- och grindvakter	7.48	Annan personal och arbetare	4.16
Annan personal och arbetare	8.27		

* Saknas.

Slutligen meddelar utredningen lönerna för lokomotivpersonalen vid London och South Western- samt Great Western-järnvägarna för januari 1912 å de viktigaste sträckorna. Dessa äro från London till Southampton, Salisbury, Portsmouth, Dorset, Bournemouth, Yeovil, Exeter, Plymouth och Bristol. Efter genomsnittsberäkning bliva resultaten följande:

Betalning för 1 mile i pfennig.

T å g s l a g	Baltimore och Ohio	Great Western Railway	London och South Western Ry.
<i>Lokomotivförare:</i>			
Snälltåg	} 16.38—17.85	3.99	4.75—6.01
Persontåg		4.49—4.91	4.54—5.08
Godståg:			
a. Snabbgående eller genomgående	17.22—21.00	—	5.78—6.47
b. Långsamma och längre lokaltåg	17.64—21.00	—	6.26—8.19
<i>Lokomotiveldare:</i>			
Snälltåg	} 9.45—10.50	2.48	2.81—3.57
Persontåg		2.81—3.09	2.73—3.07
Godståg:			
a. Snabbgående eller genomgående	} 11.55—13.02	—	3.65—4.07
b. Långsamma och längre lokaltåg		—	3.99—5.08

Härav framgår att lönerna vid den amerikanska järnvägen (Baltimore och Ohio) äro två- till fyra gånger så höga som vid de till jämförelse tagna engelska järnvägarna.

Österrike-Ungarn, Frankrike, Belgien och Italien.

För dessa områden har byrån på grund av brist på uträknade lönestatistiska underlag tagit genomsnittslönerna tillsammans med biinkomsterna såsom jämförelsematerial. Personalen omfattar olika delar av *österrikiska* och *ungerska statsbanorna* för dessa länder, tillsammans med sydbanan; för *Frankrike* statsbanorna, Paris—Orleans, Paris—Lyon—Mediterranean och sydbanan; för *Belgien* och *Italien* respektive statsbanor. Materialet är mer eller mindre fullständigt, beroende på de uppgifter som erhållits av engelska Board of Trade, vars statistik använts som grundläggande beräkning. Utredningen omfattar för Österrike-Ungarn och Belgien år 1907, för Frankrike och Italien år 1908. För Österrike och Italien hava emellertid sedan dess betydliga löneökningar tillkommit, vadan resultatet äro för låga mot nuvarande förhållanden. Till förhöjning av statsbanepersonalens löner anvisades nämligen i Österrike för åren 1908—1909 i runt tal 14 miljoner kr. (1 österrikisk krona = 0.88 svenska kr.) och från och med år 1912 21 miljon kr.; i Italien år 1911 24 miljoner lire (1 lire = 0.72 sv. kr.). Från och med 1907 hava dessutom de amerikanska lönerna ökat avsevärt, så att svårigheterna att för dessa länders vidkommande erhålla tillförlitliga resultat äro ganska betydande.

Av utredningen äro följande statistiska uppgifter att observera: Enligt Österrikes järnvägsstatistik för år 1910 hava tjänstemän, under-tjänstemän och betjänte vid alla österrikiska järnvägar under detta år en genomsnittsinkomst av 1,789 mk, och arbetare 712 mk. Genomsnittssiffran för samtliga personalen uppgick till 1,235 mk. Därigenom kommer genomsnittsdaglönen för tjänstemän att uppgå till 4.90 mk, för arbetare 2.87 mk, eller för samtlig personal 3.74 mk, mot 9.62 mk för amerikanska personalen. Här äro dock de 21 miljonerna för *Österrikes statsbanepersonal* icke medräknade.

För *italienska statsbanornas* personal har genomsnittsinkomsten beräknats efter den officiella statistiken för år 1909 och uppgår densamma till 1,215 mk, varav 889 mk lön och 326 mk tilläggsersättning. I dessa summor äro dock tillagda de 24 miljoner lire som anvisats år 1911, vadan lönerna i verkligheten äro 1911 års, men uppdelning och beräkningsgrunder 1909 års.

För *Frankrike* och *Belgien* kunna motsvarande siffror ej erhållas på grund av uppställningen.

Tyskland.

Av statistiskt material förebringat utredningen genomsnittsdaglönen för all tysk järnvägspersonal under åren 1904—1909 och Preussisk-Hessiska, Bayerska och Sachsiska statsbanorna för år 1908. Därefter följer minimi- och maximilöner; hyresbidrag och tilläggsav-

löningar för Preussisk-Hessiska och Sachsiska statsbanetjänstemän äro under åren 1908—1910 ej medtagna. Jämförelsen som gjorts på grund av detta materiel, med det från tysk sida gjorda materiel som uteslutande omfattar Preussisk-Hessiska järnvägspersonalen, kan sålunda ej bliva fullständig. Dessutom föreligger en uppenbar förväxling mellan den Preussisk-Hessiska lönestatistiken och den samlade statistiken över fasta löner. I utredningen är genomsnittsdaglönen uppgiven för *all* amerikansk järnvägspersonal under åren 1900—1910 under det att mot dessa ställts endast genomsnittslönerna för de Preussisk-Hessiska biträdande tjänstemännen och arbetarna. Därav följer den oriktiga slutsatsen att de tyska genomsnittslönerna icke endast äro underlägsna de amerikanska, utan även de engelska och österrikiska. Vid jämförelse mellan de särskilda tjänstegrupperna äro likaledes endast de Preussisk-Hessiska *lönerna* tagna i beräkning, utan avseende på att biträdande tjänstemännens ersättningar, som ej stå i den fasta avlöningsstaten icke få betraktas för sig, utan tagas i sammanhang med dessa. Härigenom bliva en hel del biträdande krafter icke medräknade. En annan brist vid jämförelsen är frånvaron av överensstämmande klassificering av personalen. Motsättningsställningen mellan den tyska biträdespersonalen och den amerikanska byråpersonalen är tydligen beroende på ett missförstånd. Fullkomligt korrekt är däremot jämförelsen mellan banarbetarna, Amerika 6.17 mk mot Tyskland 2.83 mk, likaså jämförelsen mellan de amerikanska maskinskötarna och de tyska hantverkarna 12.94 mk mot 4.90 mk*). De amerikanska smederna, med 10.54 mk, stå även betydligt över de tyska. De stora skillnaderna torde kunna förklaras därav, att de amerikanska yrkesarbetarna vid järnvägarna äro särskilt högt avlönade t. o. m. för amerikanska förhållanden.

En annan sak som måste medtagas i beräkningen är, att för Amerika endast räknas daglön, då däremot för Tyskland räknas normalarbetsdagens inkomst och den övertidsersättning, som utgår då denna dag överskrides, ej upptagits. På grund härav ökas lönen för Tyskland något, ehuru skillnaden ej med bestämdhet kan uppgivas.

Att bemärka är slutligen jämförelsen mellan åkande personalens genomsnittslöner — för den tyska personalen bestående av avlöning, hyresbidrag och den del av tilläggsersättningen som inräknas vid pensionering — för den amerikanska den med 300 mångfaldigade daglönen för år 1908. Siffrorna äro följande:

Tjänstegrupp	Preussen-Hessen	Förenta staterna
	Mark	Mark
Lokomotivförare	2,717	5,607
Lokomotiveldare	1,783	3,326
Tågförare	2,327	4,801
Konduktörer	1,483	3,276

*) I de amerikanska järnvägsverkstäderna arbetas både för daglön och pr styck.

Lägger man emellertid såväl löner som hyresbidrag och i verkligheten utbetalta tilläggsersättningar till grund för beräkningen samt medtager den tyska vagnpersonalen och tager år 1910 i stället för 1908, komma resultaten att bli något olika. Enligt denna beräkning ställa sig siffrorna sålunda:

Tjänstegrupp	Preussen-Hessen	Förenta staterna
	Mark	Mark
Lokomotivförare.....	3,127	5,733
Lokomotiveldare	2,268	3,452
Biträdande eldare	1,596	
Tågförare	2,741	4,927
Vagn tillsyningsmän	2,094	3,389
Biträdande vagn tillsyningsmän	1,478	
Konduktörer	1,894	
Biträdande konduktörer	1,340	

Skillnaden minskas sålunda mot vad utredningen visar. Som den det oaktat är högst avsevärd, måste erinras, att man å den amerikanska sidan har att göra med den högst avlönade av all driftpersonal, vars inkomster kunna överstiga den stationära driftpersonalens ända till 95 proc. Jämförelsen kan för övrigt ej betraktas som normerande för amerikanska löneförhållanden. En annan sak är att amerikanska järnvägspersonalen betraktar sig blott och bart som lönetagare, under det den preussisk-hessiska står i tjänstemannaställning. Löner, hyresbidrag o. dyl. utgå enligt gällande regler utan att arbetets värde och omfattning tages i beräkning?? Ref. (ohne Rücksicht auf Umfang und Wert ihrer Dienstleistungen gezahlt), och som utgå oavkortade även vid tjänstledighets- och sjukdomstillfällen; dessutom erhålla de, utan att själva bidra därtill, lagstadgad pension och änke- och barnpension. Biträdande tjänstemännen äro de tillväxande tjänstemännen och kunna redan fröjda sig åt tjänstemannarätt till viss utsträckning. De kunna lika litet som tjänstemännen avskedas på grund av arbetsbrist, i uppenbar motsats till den amerikanska personalen. Ävenså äro de skyddade mot förluster vid tillfällig förvärvsoförmåga, då statsbaneförvaltningarnas försorgsinstitutioner gå vida utöver rikslagstiftningens föreskrifter. Till och med arbetarna kunna glädja sig åt social försorg i högsta grad. Genom att betrakta vad arbetsgivarna här utfört för säkerställande av sin personals nutid och framtid, och vartill Amerika ej kan uppvisa motsvarighet, förminskas den genom betraktande av de absoluta siffrorna uppkommande skillnaden, även om den direkta värdeförändringen ej kan fastställas.

Slutligen kvarstår den frågan att besvara, vilken ställning de preussisk-hessiska järnvägsmännen i verkligheten intaga till de i utredningen gjorda jämförelserna. Deras statistiska daglöner äro ej bekanta, därför måste jämförelsen göras med deras årslöner. Dessa uppgingo för preussisk-hessiska personalen under år 1910 till 1,611 mk, för österrikiska personalen till 1,235 mk och för den italienska personalen (statsbanorna) år 1909 till 1,215 mk. För Förenta staternas personal

äro de enligt 300-dagars beräkning — för år 1910 — fastställda till 2,886 mk, ehuru ojämnheter på grund av detta förfarande måste uppstå. För engelska personalen har man endast veckolönerna givna och med 52 veckors beräkning plus vissa tillägg kommer man till 1,420 mk. För Frankrike och Belgien saknas jämförbara siffror. Den preussisk-hessiska personalen rycker sålunda upp från den genom utredningen anvisade fjärde platsen, med stort försprång förbi den engelska, till andra platsen. Att den dessutom står på ett högre socialt trappsteg än vad de nakna lönesiffrorna låter förmoda, tillkännagives även genom de fördelar den åkande personalen åtnjuter, vilka såväl den amerikanska som ock övriga länders personal till större eller mindre del saknar. Hurudan ställningen blir från allmän nationalekonomisk ståndpunkt söker utredningens andra del fastställa.

II.

Levnadskostnader.

Erkännande att en jämförelse av endast lönerna icke kan lämna en tillförlitlig bild av järnvägspersonalens ställning, har järnvägsekonomiska byrån åtagit sig den kinkiga uppgiften att undersöka penningens köpkraft. Den har därvid väsentligast haft att följa Board of Trade's uppgifter från år 1905 och senare, vilka omfatta:

England och Wales	77 städer med	13,500,000	innev.
Skottland	11 » »	1,800,000	»
Irland	6 » »	820,000	»
Tyska riket	33 » »	9,000,000	»
Frankrike	30 » »	6,000,000	»
Belgien	15 » »	1,680,000	»
Förenta staterna (Östern)	28 » »	15,488,000	»

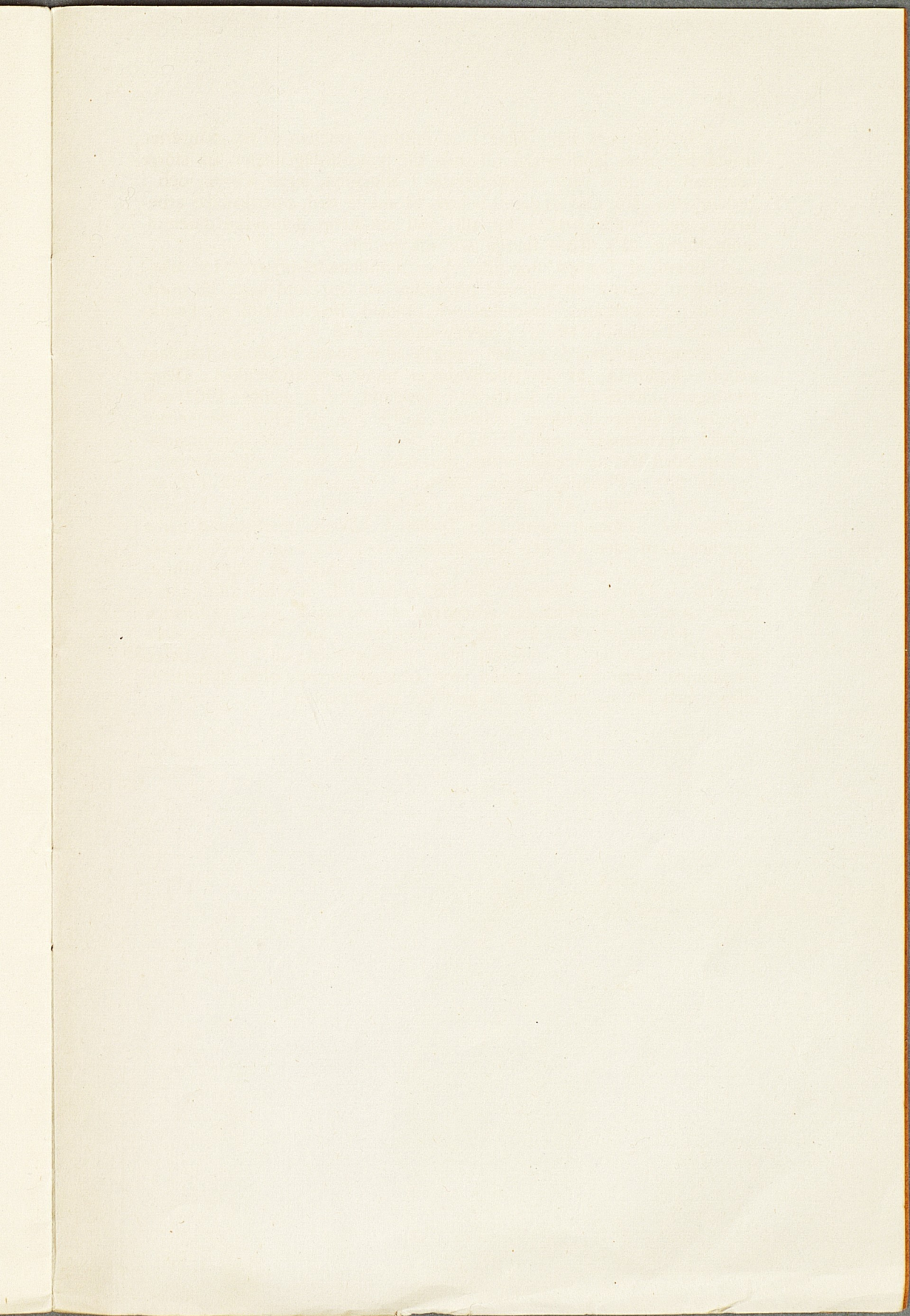
Enligt dessa uppgifter voro följande hyrespriser vanliga för arbetarebostäder:

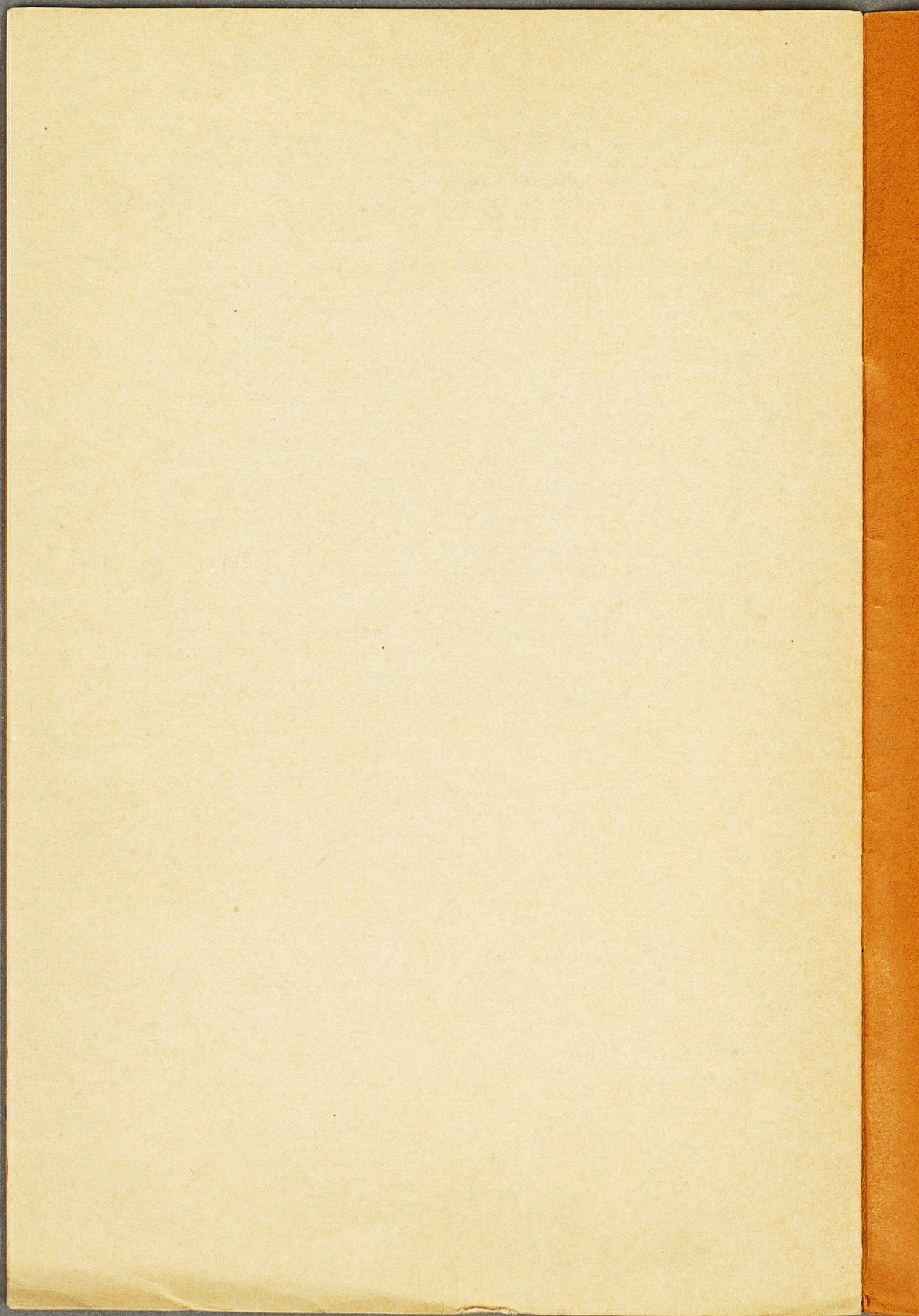
Land eller ort	För bostäder med			
	2 rum	3 rum	4 rum	5 rum
Förenta staterna	—	357—508	462—638	613—794
Tyska riket (utom Berlin)	143—185	185—252	227—319	—
Berlin	265—319	370—491	—	—
England och Wales (utom London)	159—185	197—239	239—294	294—344
London	239—399	319—479	399—559	479—689
Skottland	202—227	277—340	—	—
Irland	134—185	210—265	294—357	—
Frankrike (utom Paris)	126—151	155—223	185—231	—
Paris	164—328	244—395	328—407	—
Belgien	92—122	118—151	143—185	—

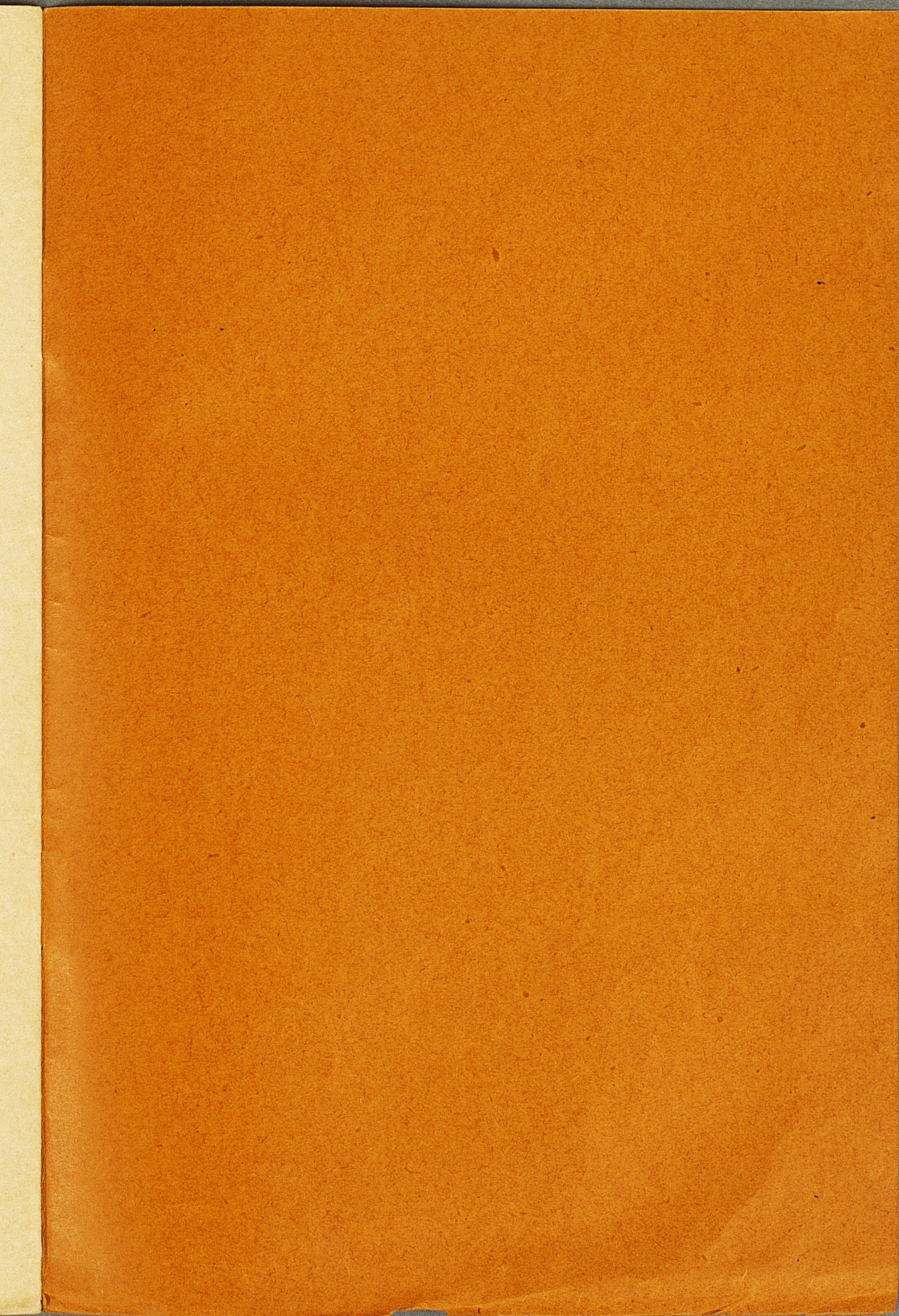
Hyrorna röra sig i regel i en mittlinje emellan de två gränserna. Inskränker man jämförelsen till två- till fyrrarumslägenheter, då större våningar ej inom våra arbetarekretsar i allmänhet tagas i bruk, och i verkligheten äro utöver deras behov, så måste den amerikanske arbetaren i genomsnitt betala upp till 550 mk hyra; den tyske däremot, utom Berlin, 273 och i Berlin 277 mk mindre.

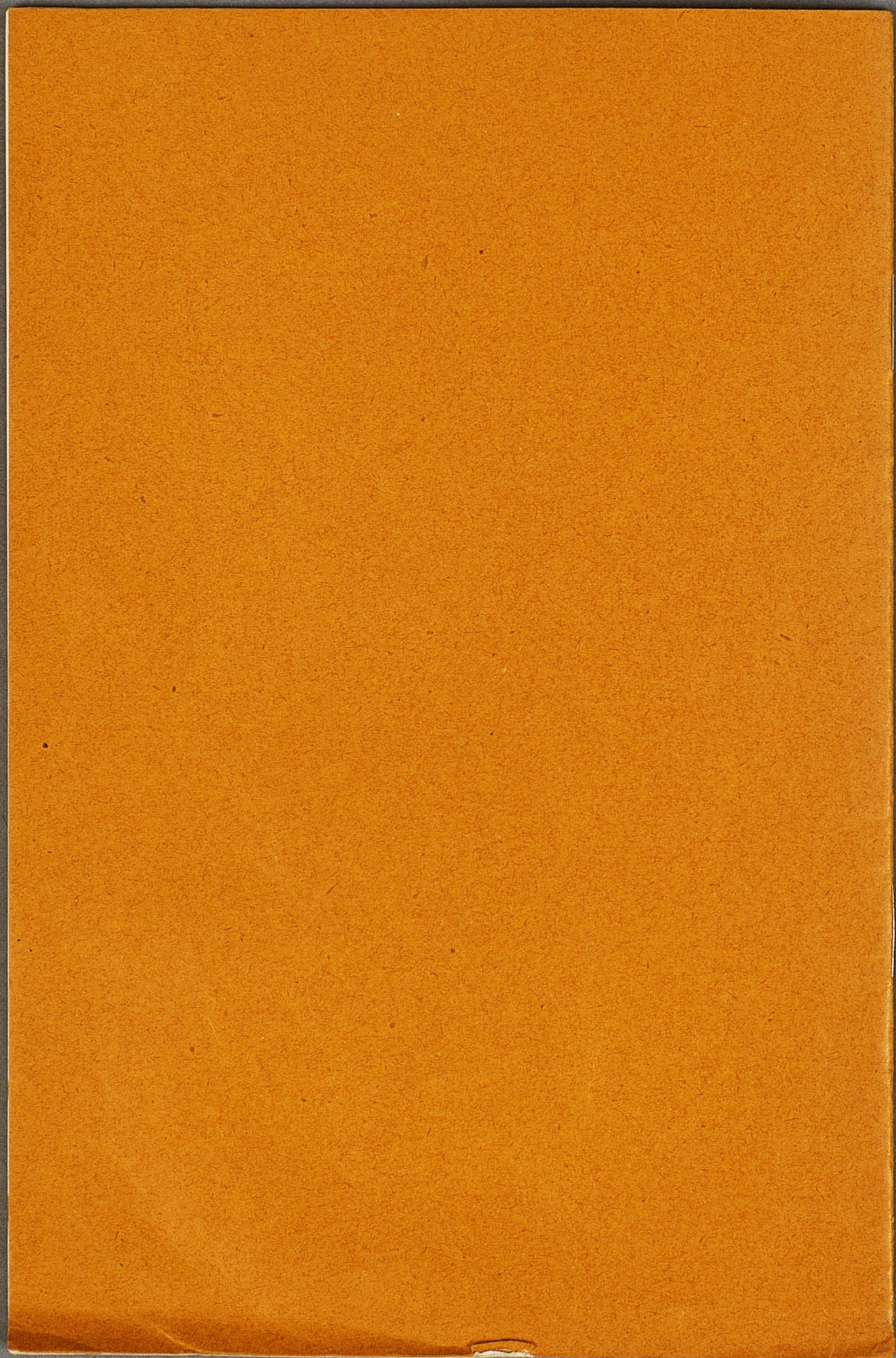
Board of Trade's uppgifter över minuthandelspriserna för arbetareklassen hänvisa till följande procenttal om England tages till norm = 100 %; beträffande livsmedel och bränsle: Belgien 102 %, Frankrike och Tyskland 118 %, Förenta staterna 138 %.

Bemärkningsvärd är den uppgift som Board of Trade framlagt genom jämförelse av hushållsräkningar inom arbetarefamiljer. Dessa räkningar omfatta bl. a. 5,046 st. i Tyskland för år 1906—1907 och Förenta staterna (nordliga delarna) 3,215 för år 1909; de senare engelsk-amerikanska familjer. Enligt denna uppgift har genomsnittsårskostnaden för livsmedel (utom spirituosa) pro kapita, inklusive barn, uppgått till: i Förenta staterna 388 mk, i Frankrike 262 mk, i Tyskland och England 214 mk och i Belgien 206 mk, eller i Förenta staterna 81.2 procent mera än i Tyskland. Denna merkostnad beror uppenbarligen dels på den amerikanske arbetarens högre levnadsstandard, dels ock, som Board of Trade även vidgår, de högre minutpriserna i Förenta staterna. Räkna man härtill den betydligt högre hyran, som den amerikanske arbetaren har att betala, så är skillnaden mellan genomsnittsinkomsten för de amerikanska och preussisk-hessiska järnvägsmännen ej så avsevärt stor, helt fränsett de i första delen omnämnda, såväl för tjänstemän som arbetare skapade olika fördelarna, vilka i och för sig utjämna en god del av olikheten.









www.books2ebooks.eu