

Nr 399.

Av herr Bärge i Katrineholm m. fl. i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 166, angående tillfälligt lönetillägg åt viss personal vid statens järnvägar.

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet, ifråga om tillfälligt lönetillägg till viss personal vid statens järnvägar (prop. nr 166) anför departementschefen, efter att ha erinrat om uppskovet med en definitiv lönerreglering: »Det är emellertid tydligt, att varje år, som en definitiv lönerreglering uppskjutes, medför ökade ekonomiska svårigheter för personalen, detta alldeles oavsett de under kriget rådande särskilda dyrtidsförhållandena».

Förvisso har departementschefen alldeles rätt häri. Lönerregleringsfrågan har ju för här berörd personal varit ett aktuellt spörsmål allt sedan år 1913, då framställning i frågan gjordes i större omfattning till kungl. järnvägsstyrelsen och chefen för kungl. civildepartementet. Vid 1914 års riksdagar framfördes även motioner i ärendet, vilka resulterade i att visst tillfälligt tillägg beviljades. Samma år tillsattes även av Kungl. Maj:t en kommitté (1914 års järnvägskommitté) för uppgörande av förslag till omreglering av statsbanepersonalens löner. Beklagligtvis fick denna kommitté icke fullborda sitt arbete, utan indrogs järnvägspersonalens lönefråga i den omfattande utredning, som senare uppdrogs åt 1915 års kommission för uppgörande av förslag om gemensamma avlöningsreglementen för kommunikationsverken och tullverket. Härigenom bringades järnvägspersonalens lönefråga så ut i det ovissa, att man ännu 3 år efter den ursprungliga kommitténs tillsättande icke kan angiva, inom vilken tid denna fråga kan lösas. Och det oaktat grunda nu gällande lönebestämmelser sig på förhållanden så väsentligt olika de nuvarande, nämligen de, som voro rådande före år 1906. Det är således mer än tydligt, att statsbanepersonalens löneläge påkallar avsevärda förbättringar.

I en i propositionen omnämnd skrivelse från Svenska Järnvägsmannaförbundet och Sveriges Lokomotivmannaförbund har nu senast

(den 11 oktober 1916) gjorts framställning om förhöjning av nu utgående arvoden, så att desamma »åtminstone något så när» uppväga det sedan senaste löneregleringen reducerade penningvärdet. Därjämte har även järnvägsstyrelsen, såväl i direkta framställningar som i yttrande över till densamma remitterade förslag, tydligt betonat nödvändigheten av löneförmånernas förbättring. Sålunda skyndar sig järnvägsstyrelsen att framhålla, att 1915 års kommissions förslag till tillfälligt lönetillägg »enligt styrelsens förmenande icke kan anses innebära en tillfredsställande lösning av statsbanepersonalens lönefråga». Hade den speciella kommitté (1914 års), som fått sig anförtrott att uppgöra förslag till en verklig lönereglering vid statsbanorna, även fått yttra sig om det föreliggande förslaget, torde även den fällt samma omdöme.

Från så gott som alla sidor synes man därför vara ense om, att verkligt reella skäl till en väsentlig löneökning föreligga. De skäl, som anförts som hinderliga härför, äro däremot av mera formell natur. Dels anses »att den nuvarande tiden är den minst möjligt lämpliga för företagande av en bestående lönereglering» (kungl. järnvägsstyrelsen), dels fruktar man för att mera betydande förbättringar nu skulle »binda den framtida handlingsfriheten» i fråga om åstadkommande av likformighet i avlöningshänseende inom samtliga kommunikationsverken och tullverket (1915 års kommission). Och i valet mellan de verkliga realskälen och de nu anförda mera formella synas de sistnämnda ha blivit utslagsgivande.

1915 års kommission, hos vilken avgörandet i föreliggande fall ju legat, utvecklar omständligt, vilka principer den följt vid det framlagda förslagets uppgörande. Härvid framhålles såsom det fundamentala, att kommissionen »har till huvudsaklig uppgift att bedöma de till densamma hänskjutna avlöningsfrågorna ur synpunkten av att söka åstadkomma likformiga bestämmelser vid de olika verken —». De *reella* skälen till förbättringar måste således för kommissionen te sig som mera underordnade och givas rum endast i den mån de icke komma i konflikt med bestämmelserna i de andra verkens avlöningsreglementen.

Vad som således kommissionen främst måst se till är att »i möjligaste mån» icke »binda den framtida handlingsfriheten i hithörande avseenden». Detta synes kommissionen också med så pass ängslig noggrannhet vakat över, så att för de i övrigt önskvärda förbättringarna icke återstått mycket rum.

Häri torde i väsentlig grad orsakerna till de allt för blygsamma tilläggen vara att finna. Som gränslinje vid utmätande av lönetilläggen har kommissionen betraktat postverkets avlöningsreglemente. Till grund

härfor måste givetvis då ligga vissa jämförelser mellan personalgrupperna vid de olika verken. Någon vidare grund för dessa jämförelser förklarar sig dock kommissionen icke ha, utan endast vissa »utgångspunkter» i vad det rör den lägsta och den högsta gruppen av här omhandlad personal. För de övriga stora mellanliggande grupperna »har kommissionen icke velat framlägga ens några sådana preliminära jämförelser», utan endast »låtit sig angeläget vara att tillse, att de tilläggsbelopp, som föreslås för dylika kategorier, även stanna inom behöriga gränser med hänsyn till *möjligen blivande*¹⁾ sammanställningar av tjänstegrupper från olika verk». Som härav framgår saknas i väsentlig grad de grundförutsättningar, förutan vilka hela förslaget i betydlig grad förblir svävande.

En fastare grund synes i stället vara att taga hänsyn till i första hand de prisstegringar, som — oavsett de av världskriget åstadkomna — inträffat sedan den tid (1905), på vilkens förhållanden 1907 års löne reglering byggdes och till nu. Därefter borde man även undersöka — vilket genom tillgängliga handlingar torde vara lätt — huruvida nämnda löne reglering verkligen ens då motsvarade vad man avsåg, nämligen att personalen måtte bli »befriad från större svårighet för de skäligen levnadsbehovens tillfredsställelse». Härtill har man starka skäl att lägga ännu ett faktum, och det är den sedan dess även under normala förhållanden ständigt ökade trafikintensiteten med ty åtföljande allt större och högre anspråk på andliga och fysiska kvalifikationer hos personalen samt det betydligt ökade intensiva utnyttjandet av personalens arbetskraft. Detta å sin sida kräver ju givetvis större möjligheter för personalen att hålla kropps- och själskrafter uppe. Hade man följt dessa beräkningsgrunder och låtit resultatet härav väga tyngre än de synnerligt problematiska jämförelsepunkterna med ett annat statens verk, skulle resultatet nog också blivit ett annat.

Men utom dessa realskäl för en mera avsevärd löneförbättring för särskilt den lägre avlönade statsbanepersonalen kommer ännu ett, som är synnerligen viktigt. Detta är rekryteringsfrågan. Uppenbart är ju, att de mer än otillfredsställande löneförhållandena för den icke ordinarie- och enkannerligen för aspirantpersonalen vållat både bekymmer och vådor. Arbetsnedläggelserna under de senaste åren, liksom oron och missnöjet i gemen bland denna personal, har ju sina giltiga orsaker i de låga lönerna. Detta är för alla uppenbart. Även järnvägsstyrelsen har nog insett detta och i likhet med de av 1915 års kommission tillämpade principerna sökt att förbättra aspirantpersonalens löner, utan

¹⁾ Kursiveringen av motionären.

att därvid komma den extra ordinarie och den ordinarie personalens löner allt för nära. Till följd av den lägst avlönade ordinarie personalens låga begynnelselöner har denna förbättring dock icke låtit sig göra ens tillnärmelsevis i sådan grad, att vidkommande personal haft skäl känna sig tillfreds. Järnvägsstyrelsen har likväl ansett sig konsekvent böra vidhålla denna sin princip, och de allt annat än goda förhållanden som löneläget skapat kvarstå därför fortfarande. Dugligt ungt folk låter icke locka sig av statens säkra kaka. Den är därtill allt för liten. Personalbrist har därför uppstått, till stort men för både verket, den övriga personalen och icke minst för den trafikerande allmänheten. Men detta är dock icke det betänkligaste, ty det bör ju ha en övergång. Vad som däremot har farligare konsekvenser är, att den aspirantpersonal, som verkligen stannar kvar vid verket till följd av personalknapphet, icke kan urgallras på önskligt sätt, utan verket får för det första för tillfället dragas med en i många fall undermålig personal med alla härav följande konsekvenser här icke nämnda, och för det andra får med sig för *framtiden* införlivat åtskilliga årskullar personal, vilka i många fall i olika avseenden förvisso icke hålla det mått befattningarna kräva. Skall därför i fortsättningen den nu rådande lönepolitiken, i fråga om rekryteringspersonalen, drivas vid statsbanorna, torde det vara skäl att överväga, huruvida ovan anförda, för kommissionen grundläggande skäl och därtill kommande långt utsträckta sparsamhetssynpunkter verkligen äro till fromma för verket. Utan tvivel torde motsatsen visa sig och har redan visat sig.

För en mera betydande förhöjning av den lägst avlönade personalens begynnelselöner än den nu föreslagna (i propositionen föreslås en höjning av nu utgående tillägg med lägst 0 kronor högst 48 kronor per år) talar således kraftigt nog även den synpunkten, att man därigenom bereder rum till sådana löneförbättringar för den icke ordinarie personalen, förutan vilka ovan påvisade olägenheter även i fortsättningen komma att till stor allmän skada kvarstå.

Nu kan häremot anföras, att dylik förbättring väl kan ske utan att träda den ordinarie personalens fastställda löner för nära därigenom, att den marginal utnyttjas som uppstår mellan den fast anställda personalens och aspirantpersonalens löner till följd av de krigstidstillägg, som måhända beslutas åt denna fast anställda personal. Härvidlag är dock att märka, att om — som Kungl. Maj:t i sin proposition nr 129 föreslår — detta tillägg kommer att utgå procentuellt, blir detsamma så ringa, att det visst icke gör denna marginal bred nog. Och i övrigt må man, vad hela personalen angår, märka, att här ifrågavarande tillfälliga

lönstillägg ju avser att lyfta upp personalens löner till den nivå de verkligen borde intaga oavsett krigstiden och att det föreslagna krigstidstillägget jämte krigstidshjälpen endast avses motsvara en *bråkdel* av hela den fördyring krigstiden åstadkommit.

Tydligt är ju också, att de rent tillfälliga krigstidstillägg, som må varda beslutade för den fast anställda personalen, icke gärna för de aspirerande framstå som något så bestående i löneväg, att detta stimulerar till anställning av verkligt dugligt folk, för så vitt icke även den för dagen utgående avlöningen står i något så när rimligt förhållande till prisläget på arbetsmarknaden i övrigt och på livsförnödenheterna.

Med ovanstående ha vi således sökt antyda de skäl, som för oss varit starka nog att påyrka en förhöjning i vissa fall av de belopp, som av 1915 års kommission förordats och av Kungl. Maj:t i proposition nr 166 föreslagits som tillfälliga lönstillägg åt viss personal vid statens järnvägar.

Dessa synpunkter kunna sammanfattas sålunda: löneregleringen av år 1907 var redan då nätt och jämt vad som för tillfället fordrades;

prisläget å levnadsomkostnaderna har sedan 1905, på vilka förhållanden 1907 års lönereglering var fotad, undergått sådana förändringar, att dessa icke uppvägas av vad Kungl. Maj:t föreslagit;

kravet på personalen har i alla avseenden sedan dess avsevärt ökats; rekryteringen med duglig personal fordrar särskilt i begynnelselönerna en avsevärd ökning, för så vitt icke vådor för verket skall uppstå; och

hänsynen till jämförelser med löneförhållandena inom andra statens verk böra icke utgöra hinder för att tillfredsställande ordna järnvägspersonalens lönefråga, om starka rättfärdighets- och kloketsskäl därtill föreligga.

Utgående från dessa synpunkter vore ju ett definitivt ordnande av personalens lönefråga i hela dess omfattning redan nu givetvis högst påkallad. Då detta emellertid icke låter sig göra, återstår således icke annat än att genom ett provisorium, om än ofullständigt och otillfredsställande, göra vad möjligt är i avvaktan på frågans definitiva lösning. Det är också med de synpunkterna för ögonen vi framställa våra nedan utvecklade förslag till ändringar i propositionen.

När 1914 års andra riksdag första gången beslöt att ett tillfälligt lönstillägg skulle utgå till statens järnvägars personal, tillämpades den regeln att den personal, som hade den lägsta avlöningen, erhöll ett högre tillägg än den personal, vars avlöning var något högre. Riksdagen beslutade nämligen, att tillägget skulle utgå efter följande grunder:

Den personal, vars arvode ej översteg 1,140 kronor, erhöll ett tillägg av 120 kronor;

den personal, vars arvode översteg 1,140 men ej 1,380 kronor, erhöll ett tillägg av 90 kronor; och

den personal, vars arvode översteg 1,380 kronor men ej 1,500 kronor, erhöll ett tillägg av 60 kronor.

Vid 1915 års riksdag beslutades, att det tillfälliga lönetillägget skulle utgå jämväl för år 1916 enligt samma grunder som förut. Vid 1916 års riksdag beslöts emellertid ändring av det tillfälliga lönetillägget dels ifråga om beloppet som blev förhöjt, dels ifråga om åtskillnad i tilläggets belopp mellan den personal som åtnjöt bostad in natura och den personal som åtnjöt kontant ersättning härför. Tillägget höjdes därvid för de lägsta löneklasserna till 180 kronor för den personal som åtnjöt kontant ersättning för bostad och bränsle samt 160 kronor för den personal som hade bostad in natura. Detsamma sänktes vidare successivt, så att det vid arvodet 1,500 kronor utgjorde respektive 80 och 60 kronor, och i likhet med förut av riksdagen fattat beslut utgick lönetillägget endast till tjänstemän av lägre grad, vars arvode ej översteg 1,500 kronor.

I nu föreliggande förslag från Kungl. Maj:t föreslås däremot andra principer för tilläggets utgående dels därigenom, att även högre avlönade personalgrupper än förut ansetts böra komma i åtnjutande av lönetillägg, dels ock att man icke längre utgår från den grundsatsen att de *lägst* avlönade grupperna skola åtnjuta *högre* tillägg än de, vars avlöning redan förut är högre. Förslaget bibehåller däremot den åtskillnad som infördes vid 1916 års riksdag i fråga om personal, som åtnjuter kontant ersättning för bostad och bränsle och de som inneha bostad in natura. Dessutom har föreslagits en ny princip, nämligen att lönetilläggets belopp föreslås olika på orter av olika dyrhetsklass. Å den billigaste ortsggruppen föreslås sålunda tillägget för manliga tjänstemän av lägre grad, som åtnjuta kontant ersättning för bostad och bränsle, till 190 kronor å de lägsta löneklasserna, varefter tillägget successivt höjes, så att det vid arvoden 1,020, 1,080 och 1,140 kronor — det sistnämnda är slutarvodet för den s. k. obefordrade personalgruppen — utgår med 260 kronor. Därefter sjunker tillägget åter, så att det vid arvodet 1,500 kronor föreslås utgå med 120 kronor, vilket belopp sedan bibehålles till och med högsta arvodet för tjänstemän av lägre grad. En liknande princip föreslås jämväl beträffande lönetilläggen för manliga tjänstemän av högre grad och kvinnliga tjänstemän av lägre grad.

Se vi på det praktiska resultatet av den föreslagna förhöjningen av det tillfälliga lönetillägget till manliga tjänstemän av lägre grad — med

undantag av vaktmästare hos kungl. järnvägsstyrelsen, för vilka icke föreslås någon förhöjning — och därvid hålla oss enbart till den personal, som åtnjuter kontant ersättning för bostad och bränsle och är stationerad å *billigaste* ort, skola vi finna följande resultat:

Tjänstemän med arvode kronor	Erhåller före- slaget lönetillägg av kronor	Utgörande ökning i löne- inkomst per år med kronor
720	190	10
780	190	10
840	190	10
900	220	40
960	240	60
1,020	260	80
1,080	260	120
1,140	260	120
1,200	220	110
1,260	165	55
1,380	140	30
1,500	120	40
1,800	120	120
2,100	120	120
2,400	120	120
2,700	120	120
3,000	120	120

För personal med bostad in natura blir den föreslagna förhöjningen i de lägsta arvoden ingen och i de övriga något lägre än vad som framgår av denna tabell, medan för personal, stationerade å dyrorterna, förhöjningen blir något högre.

Av denna tabell framgår, att tillägget i de lägsta lönerna föreslås förhöjt med 10 kronor per år och att den högsta förekommande förhöjningen 120 kronor skulle tillkomma dels den personal som innehar arvoden 1,080—1,140 kronor och dels den personal som innehar arvoden 1,800 kronor och däröver. Som generellt omdöme torde kunna sägas, att man nu tagit bestämt avstånd från den princip riksdagen förut tillämpat, när den fattat beslut om tillfälligt lönetillägg till personalen vid statens järnvägar.

Det har syns oss vara en nödvändighet att fortfarande tillämpa principen om högre tillägg åt de lägst avlönade personalgrupperna än

åt de som innehava något högre löneinkomst. Vi skulle för vår del även gärna velat se att den förhöjning i löneinkomst, som genom lönetillägget erhålles, blev lika för samtliga arvoden, men då detta skulle hava vunnits endast genom att antingen högst avsevärt ytterligare höja tilläggets belopp för samtliga de arvoden, vars innehavare nu åtnjuta lönetillägg, eller också att än mera försämra det tillägg som i propositionen föreslås för tjänstemän av högre grad, ha vi avstått från en sådan lösning av frågan. Däremot ha vi icke kunnat finna några skäl som tala för att tjänstemän av högre grad skola åtnjuta högre tillägg än tjänstemän av lägre grad som innehava samma arvode. Har man förut ansett att proportionen var väl avvägd mellan tjänstemännen, torde det icke vara lämpligt att på sätt i propositionen föreslås nu åstadkomma förskjutning mellan de båda tjänstemannagrupperna inbördes. Då vi icke ansett oss kunna föreslå att lönetilläggets belopp må utgå i ojämna kurvor, utan därvid strikt tillämpat regeln om högre tillägg åt de lägst avlönade och med successiv minskning tills tillägget helt upphör, och icke heller ansett oss böra yrka samma höga belopp som i propositionen föreslås för manliga tjänstemän av högre grad inom arvodena 2,400, 2,700 och 3,000 kronor för samtliga de arvoden överstigande 1,140 kronor, har det ej återstått oss annan utväg än att något minska de föreslagna tilläggen på dessa högre arvoden för tjänstemän av högre grad. Ehuru detta givetvis är högst motbjudande, har det på de anförda skälen icke kunnat undvikas. Då vi sålunda icke kunna godtaga principen om olika lönetillägg på samma arvode, bortfaller också skälet för en uppdelning av de manliga tjänstemännen i olika grupper ifråga om lönetilläggets belopp.

Alldeles samma skäl som förut framhållits har föranlett oss att sammanföra de kvinnliga tjänstemännen till en grupp. Med tillämpande av den principen om högsta tillägget till de lägst avlönade och en successiv minskning för de högre arvodena, men med ögonmärke i övrigt att göra så små ändringar i propositionens förslag som möjligt, har förslaget i denna del utarbetats. Någon särskild motivering härför torde därför icke erfordras.

Starka skäl anse vi även föreligga att stryka grupp V, d. v. s. att låta vaktmästare i järnvägsstyrelsen inrangeras där de i lönehänseende verkligen höra hemma, nämligen bland övriga manliga tjänstemän. Det enda skäl som kommissionen och departementschefen anført, för att utbryta dessa vaktmästare ur den övriga arvodesskalan, är jämförelser med vaktmästare i generalpoststyrelsen. I sammanhang med detta skäl må man då erinra sig vad kommissionen noggsamt betonat, det nämligen, att »utgångspunkterna» vid jämförelser verken emellan endast rörde sig

om å ena sidan »stationskarlsgruppen» och stationssskrivare, och å andra sidan postvaktmästare och postiljoner samt postexpeditörer. »I fråga om övriga tjänstemannagrupper bland personal såväl av högre som lägre grad har kommissionen icke velat framlägga ens några sådana preliminära jämförelser.» Vaktmästare i järnvägsstyrelsen måste dock anses tillhöra dessa mellanliggande personalgrupper, för vilka kommissionen icke ansett sig kunna göra *ens några preliminära jämförelser*. Dessa vaktmästares högsta arvoden uppgå nämligen till 1,200 å 1,400 kronor, under det stationskarlsgruppen stannar vid 1,140 kronor. Icke dess mindre anser sig kommissionen böra göra jämförelser mellan vaktmästare i järnvägsstyrelsen och vaktmästare i generalpoststyrelsen. Och därigenom kommer man till det resultatet, att emedan postverket icke bereder flertalet av sina vaktmästare i styrelsen bostad in natura — vilket järnvägsstyrelsen gör — det större värde, som anses ligga i in natura-förmånen i stället för kontant ersättning, lyfter upp järnvägens vaktmästares löner så att dessa, oaktat de mindre arvodesbeloppen i slutlönerna, anses fullt jämställda med vaktmästarnes i generalpoststyrelsen. Vid uppskattningen av här nämnda förmån har departementschefen som ett plus även tagit hänsyn till »nuvarande förhållanden» d. v. s. prisstegringen under krigstiden, något som kommissionen starkt betonar icke på något sätt» medräknats vid här föreliggande frågors behandling.

Dessa jämförelser och beräkningar anse kommissionen och departementschefen ge stöd för att utrangera vaktmästare ur de kategorier tjänstehavare, de i järnvägsstaten intaga, och tilldela dem betydligt (i vissa fall över 50 %) mindre tillägg än vad som föreslagits för kamrater med motsvarande arvodesbelopp vid verket. Detta givetvis »med hänsyn till möjligen blivande sammanställningar av tjänstegrupper från olika verk». Oss synes detta skäligen opåkallat. Jämförelserna, säger ju kommissionen, äro i dessa fall *icke ens preliminära*. Att då redan i detta stadium, då det endast är fråga om ett provisorium, genom ett sönderbrytande av nu gällande gruppering lägga grund till en ny ordning, om vilken man ännu ingenting vet, synes även vara ett föregripande, som kan anses »binda den framtida handlingsfriheten». Man kan ju även förstå, att denna personalgrupp måste finna sig synnerligt orättvist behandlad genom ett sådant åtgörande. Vi yrka därför, att grupp V utgår ur tabellen och att vaktmästare i kungl. järnvägsstyrelsen hänföras till övriga manliga tjänstemän.

Vid beloppens bestämmande har departementschefen även utgått från principen om åtskillnad mellan personal som åtnjuter bostad och bränsle in natura och personal som uppbär kontant ersättning för bostad och bränsle. Härvid har innaturaförmånen ansetts innehava större

värde än den kontanta ersättning som utgår till personal i motsvarande arvode som icke åtnjuter bostad in natura.

Särskilt å dyrorterna anses så vara förhållandet. Vid denna frågas bedömande bör man dock iakttaga, att bostadsförmånernas värdesättande är något synnerligen problematiskt. Dessa bostäder äro nämligen, vad såväl storlek som kvalité beträffar, av ofantligt växlande natur. Särskilt i landsorten och vid de äldre järnvägslinjerna med därav följande gamla bostadstyper betraktas innaturaförmånen ofta som en pålaga i stället för en förmån. På många håll har det ock vållat järnvägsbefälet stora svårigheter att förmå personalen att mottaga dylik förmån. Fall ha ju inträffat, där tjänstehavare t. o. m. avstått från att använda bostad, ehuru sådan tilldelats och bostadsersättning således ej utgått. Å dyrare orter, enkannerligen Stockholm, är ju givetvis in naturaförmånen i viss grad av större värde än den kontanta ersättningen. Att däremot betrakta in-naturaförmånen som ett mervärde över allt är felaktigt. Skulle därför en compensation givas för den förlust, som anses uppstå genom erhållande av ersättning för bostad och bränsle i stället för bostad och bränsle in natura, bör detta åtminstone i första hand ske på dyrare orter. Det tillvägagångssätt som i propositionens punkter 2 och 3 föreslagits synes för detta syfte synnerligen lämpligt, nämligen dels genom att alldeles borteliminera stadgade maximibelopp i fråga om bostadsersättning eller höja maximibeloppet, dels genom att höja dyrortstillägget och såmedelst bereda den personal, som icke åtnjuter bostad och bränsle in natura, ökade förmåner.

Härigenom skulle i allt väsentligt den förefintliga ojämnheten utplånas. I varje fall torde man genom ett dylikt tillvägagångssätt komma rättvisan närmare än genom ett åtskiljande över lag mellan bostad in natura och kontant ersättning vid tilläggsbeloppens bestämmande. Skulle personalen själv få avgöra denna fråga, skulle otvivelaktigt den här förordade utvägen väljas framför den i propositionen föreslagna.

I fråga om punkterna 2 och 3 i propositionen ha vi således inga ändringsyrkanden.

Vid jämförelsen mellan bostad och bränsle in natura och kontant ersättning härför må man noggrant beakta, att det i här föreliggande fall icke är fråga om prislägen som orsakats av kristiden. Allt vad därmed sammanhänger avses ju att regleras genom föreslagna krigstidstillägg och krigstidshjälp. Därvid har man ock tagit fasta på de stegrade hyres- och bränslepriserna och därför icke inberäknat här nämnda in-naturaförmåner i de avlöningsbelopp, som föreslås skola ligga till grund för krigstidstilläggens procentuella beräkning.

Vi anse oss således ha välgrundade skäl att påyrka lika tillägg, oavsett huruvida personal åtnjuter bostad och bränsle in natura eller utfår kontant ersättning härför.

Angående beloppens höjande allt efter dyrorterna, anse vi detta befogat. Även detta åtgörande verkar i sin mån utjämnande i fråga om olikheten i värde av bostadsförmånen å ena sidan och kontant ersättning härför å den andra, enär ju kännbarheten härav förekommer å dyrorterna, där ju tilläggen föreslås större och där också den personal är tillfännandes, som i större utsträckning åtnjuter kontant bostadsersättning.

Utgående från ovan anförda synpunkter framlägga vi därför det förslag till lösning av denna fråga som framgår av nedanstående tabell, vilken visar dels beloppet av det lönetillägg, som av oss föreslås till tjänstemän å billigaste ort, ävensom den förhöjning i löneinkomst, som ett bifall till vårt förslag skulle tillföra innehavarna av resp. arvoden.

A r v o d e.	Tillfälligt lönetillägg till tjänsteman, placerad å ort, där ersättning för bostad och bränsle utgår med 20 % av arvodet.					
	Manliga tjänstemän.			Kvinnliga tjänstemän.		
	Löne- tillägg.	Ökning av nuvarande löneinkomst för tjänsteman		Löne- tillägg.	Ökning av nuvarande löneinkomst för tjänsteman	
		av lägre grad.	av högre grad.		av lägre grad.	av högre grad.
720	300	120	—	—	—	—
780	300	120	—	—	—	—
840	300	120	—	240	60	—
900	300	120	—	240	60	—
960	300	120	—	240	60	—
1.020	300	120	—	220	40	—
1.080	260	120	—	200	—	200
1.140	260	120	—	200	60	—
1.200	220	110	—	200	—	200
1.260	220	110	—	—	—	—
1.380	220	110	—	—	—	—
1.500	200	120	200	150	—	150
1.800	200	200	200	100	—	100
2.100	200	200	200	50	—	50
2.400	200	200	200	—	—	—
2.700	200	200	200	—	—	—
3.000	200	200	200	—	—	—
3.300	180	—	180	—	—	—

Av tabellen framgår, att även ett bifall till vårt förslag tillför de högst avlönade tjänstemännen den högsta *förhöjningen*. Även om detta kan för den lägre avlönade personalen synas vara rätt egendomligt, ha vi ansett det icke innebära någon oriktighet, förnämligast av den anledningen, att dessa högre avlönade tjänstemän icke förut åtnjutit något lönetillägg. Då av tabellen även framgår, att de lägst avlönade ändock komma i åtnjutande av det högsta beloppet av *tillägg*, vilket torde vara det mest viktiga i detta fall, våga vi tro att ett bifall till denna framställning hos den stora lägre personalen vid statens järnvägar skulle väcka tillfredsställelse och undanröja en hel del orsaker till missstämning och olust. Det torde än ytterligare böra påpekas, att det viktigaste i denna fråga tvivelsutan är att åstadkomma förhöjning i de lägst avlönade gruppernas löneställning. Att vårt förslag därutinnan icke är orimligt, framgår av det förhållandet, att kungl. järnvägsstyrelsen på andra vägar i vissa fall kommit till ungefär samma resultat ifråga om löneinkomst som vårt förslag skulle medföra. Å sidan 41 i propositionen visas skillnaden mellan det förslag som av kungl. styrelsen framlagts ifråga om lönetillägg jämfört med övriga förslag. Om vi taga en jämförelse mellan detta kungl. järnvägsstyrelsens förslag och vårt förslag ifråga om stationskarlar å dyraste ortsgrupp (Stockholm), framgår följande resultat:

Ålder i tjänsten.	Kungl. järnvägs- styrelsen.	Vårt förslag.	Ökning + eller minskning —.
1:a— 3:e året	1,548	1,636	+ 88
4:e— 6:e "	1,674	1,720	+ 46
7:e— 9:e "	1,788	1,804	+ 16
10:e—12:e "	1,892	1,888	— 4
13:e och följ.	2,012	2,008	— 4

Det framgår sålunda, att det endast är ifråga om begynnelselönen som någon avsevärd differens förekommer. Och vi våga verkligen tro, att om kungl. järnvägsstyrelsens mening nu skulle inhämtas, sedan dess förslag om omreglering av ortsgrupperna och höjning av ersättningen för bostad och bränsle numera är ur räkningen, skulle styrelsen tillstyrka ett bifall till vårt förslag.

Den ekonomiska räckvidden av här föreslagna ändringar ha vi icke kunnat beräkna, särskilt som propositionen icke ger någon ledning vid bedömandet härav. Som av propositionen framgår, avser man ju kostnadernas täckande genom taxeförhöjning och beloppens utbetalande av trafikmedel, varför någon anslagssumma i varje fall icke ifrågasättes. Då vårt förslag i stort sett i princip rätt nära ansluter sig till propositionen, torde en beräkning lätt kunna utföras genom utskottets försorg.

Såsom bilaga 1 bifogas en tablå utvisande beloppen inom samtliga ortsgupper av föreslaget tillfälligt lönetillägg.

Med hänvisning till vad sålunda anförts, få vi hemställa, att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 166 måtte besluta:

1:o) att, med ändring av riksdagens beslut angående tillfälligt lönetillägg åt viss personal vid statens järnvägar i vad detsamma avser dylikt lönetillägg för år 1917, antaga följande bestämmelser i ämnet:

Till nedan angivna ordinarie tjänstemän vid statens järnvägar med i efterföljande tabell upptagna arvode må under vardera av åren 1917 och 1918 av statens järnvägars trafikmedel utgå tillfälligt lönetillägg enligt nedanstående grunder:

Arvode.	Tillfälligt lönetillägg till tjänsteman, placerad å ort, där ersättning för bostad och bränsle utgår med 20 % av arvodet.	
	Manlig tjänsteman.	Kvinnlig tjänsteman.
720	300	—
780	300	—
840	300	240
900	300	240
960	300	240
1,020	300	220
1,080	260	200
1,140	260	200
1,200	220	200
1,260	220	—
1,380	220	—
1,500	200	150
1,800	200	100
2,100	200	50
2,400	200	—
2,700	200	—
3,000	200	—
3,300	180 *)	—

*) Tjänsteman i järnvägsstyrelsen, för vilken begynnelsearvodet enligt avläsningsreglementet är bestämd till 3,300 kronor, är dock undantagen från åtnjutande av tillfälligt lönetillägg.

För tjänsteman, placerad å ort, där ersättningen för bostad och bränsle bestämts till respektive 25, 30, 35 eller 40 procent av arvodet, utgår tillfalligt löne-tillägg, vare sig tjänstemannen tilldelats fri bostad med bränsle eller uppbär kontant ersättning därför, med respektive 5, 10, 15 och 20 procent högre belopp än som enligt ovanstående tabell skulle hava tillkommit tjänstemannen, därest han varit placerad å ort, där ersättning för bostad och bränsle utgår med 20 procent av arvodet. Uppkommande brutet krontal avrundas därvid uppåt.

2:o Kungl. Maj:ts förslag oförändrat.

3:o Kungl. Maj:ts förslag oförändrat.

Stockholm den 13 april 1917.

A. J. Bärq.

Carl Lovén.

C. W. O. Höglund,
Strömstad.

Axel Gylfe.

Anders Anderson
i Råstock.

Helge Bäcklund.

Ernst Hage.

Bilaga.

Tablå

utvisande beloppen inom samtliga ortsgupper av föreslaget tillfälligt lönetillägg.

Arvode.	Föreslaget tillfälligt lönetillägg för tjänsteman som är stationerad å ort, där ersättningen för bostad och bränsle utgår med nedan angivna procent på arvodet.									
	Manlig tjänsteman.					Kvinnlig tjänsteman.				
	20 %.	25 %.	30 %.	35 %.	40 %.	20 %.	25 %.	30 %.	35 %.	40 %.
720	300	315	330	345	360	—	—	—	—	—
780	300	315	330	345	360	—	—	—	—	—
840	300	315	330	345	360	240	252	264	276	288
900	300	315	330	345	360	240	252	264	276	288
960	300	315	330	345	360	240	252	264	276	288
1,020	300	315	330	345	360	220	231	242	253	264
1,080	260	273	286	299	312	200	210	220	233	264
1,140	260	273	286	299	312	200	210	220	233	264
1,200	220	231	242	253	264	200	210	220	233	264
1,260	220	231	242	253	264	—	—	—	—	—
1,380	220	231	242	253	264	—	—	—	—	—
1,500	200	210	220	230	240	150	158	165	173	180
1,800	200	210	220	230	240	100	105	110	115	120
2,100	200	210	220	230	240	50	53	55	58	60
2,400	200	210	220	230	240	—	—	—	—	—
2,700	200	210	220	230	240	—	—	—	—	—
3,000	200	210	220	230	240	—	—	—	—	—
3,300	180	189	198	207	216	—	—	—	—	—