

N:o 98.

Af herr **P. P. Waldenström**, om *höjning af arfvodet till betjente vid statens jernvägar m. m.*

Att betjeningen vid våra jernvägar sköter sitt ofta mycket hårda arbete på ett berömvärdt sätt, det är allmänt erkändt. Under det sist-förflutna året har dess pligttrohet och uthållighet bestått ett prof, som med rätta tillvunnit densamma allas beundran. Dess lönevilkor, ehuru knappt tilltagna, äro ock efter fjolårets lönereglering tillräckliga att i allmänhet motsvara dess små behof och små anspråk — något som än ytterligare länder densamma till beröm.

Att emellertid vid en så vidtomfattande lönereglering en och annan ojemnhet icke skulle kunna undvikas, det säger sig sjelft, och det tillkommer Riksdagen att efteråt rätta sådana, der de blifva uppenbara. Så föreslår Kongl. Maj:t nu, att stationskarlarnes löner skola höjas till kronor 720. En enskild motionär har föreslagit såsom högsta lön för dem kronor 780. Det gifves dock andra klasser af jernvägsbetjente, som synas mig hafva bort komma i åtanke, ehuru det icke skett. En sådan klass utgöres af lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter. Deras högsta lön är 720 kronor. Den lön, stationskarlarna uppbära, uppgår för närvarande till högst 660 kronor. Dessutom åtnjuta de beklädnads-penningar med 8 kronor i månaden. Deras totala inkomst belöper sig alltså till kronor 756 för år. Skilnaden mellan dem och de nyss nämnde är alltså 3 kronor i månaden till stationskarlarnes förmån. Härtill kommer, att stationskarlen har äfven andra företräden. När han tjenstgör såsom

signalkarl, vaxelkarl eller magasinskarl vid större station — och sådan tjänstgöring lär vara mycket allmän — så kan han erhålla ett tilläggsarfvode efter högst 60 kronor för år. Dessutom har han ganska många möjligheter till befordran. Han kan blifva packmästare, konduktör, stationskarlsförman, kontorsbiträde, ja t. o. m. stationsmästare, medan vagnputsarens, lokomotivputsarens, pumparens och kolvaktens utsigter i detta afseende äro mycket inskränkta. Exempel på dessas befordran lär ock åtminstone hittills sällan förekommit.

Den skilnad, som sålunda förefinnes mellan stationskarlen och här nämnda klasser, motiveras tillräckligt af deras tjänsters olika beskaffenhet och ansvar. Så vidt jag vet, har icke heller någon klagan å någondera sidan deröfver försports. Stationskarlen har icke ansett den vara för liten, och putsaren icke för stor. Men om stationskarlens lön nu höjes, såsom man väl kan taga för gifvet, då saken är så rättvis och billig, att det förundrat nästan alla, att den icke gick igenom vid 1897 års riksdag, så kan man icke skäligen lemna de andra qvar på den punkt, der de nu stå.

Så mycket mer böra de anses hafva rättmätiga anspråk på en förbättring å sina lönevilkor, som deras tjänsteåligganden i många fall icke inskränka sig till det, som ligger i namnet på deras tjänst. Sålunda tillkommer det lokomotivputsare att påelda lokomotiven, samt vagnputsarne att påelda ångfinkorna till tågens uppvärmning — ett arbete, som måste börja 2 à 4 timmar före tågets afgang och ofta taga sin början klockan 3—5 på morgonen — att aprofva trafikerande vagnar, intaga gas till belysning af vagnar samt förrätta smärre reparationsarbeten, allt under tillsyn af närmaste förman. Pumpare måste också på många stationer göra stationskarlstjänst.

På grund häraf tillåter jag mig att föreslå,

I.

att Riksdagen må besluta, att högsta lönebeloppet för lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter bestämmes till 780 kronor.

Jag har i det föregående ingenting nämnt om dessa betjentes bostadsförhållanden. Detta är dock en vigtig sak. Stationskarlarna hafva i allmänhet bostad och ved in natura, och de som sakna dessa förmåner er-

hålla en kontant ersättning, som beräknas i procent af lönen. Sådan ersättning uppbära äfven lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter. Vid en lön af 720 kronor utgår den med 144 kronor. I vissa delar af landet torde detta vara tillräckligt. Men i större städer förslår det på långt när icke. En sund bostad på ett rum och kök — och så mycket må man väl med godt hjerta unna en familj, hvars hufvud är anställd i statens tjänst — torde der icke kunna fås för mindre än 200 à 250 kronor. Lägges dertill, att veden på sådana platser vanligen är dyr, så kan kostnaden för den i allmänhet icke beräknas under 50 kronor. De, som erhålla bostad och ved in natura, hafva alltså ett mycket afsevärdt företräde framför de andra. Detta behöfde dock icke förekomma, då jernvägsstyrelsen eger rätt att med Kongl. Maj:ts medgifvande hyra bostäder åt dem, som icke kunna få rum i jernvägens egna hus. I sådant fall vore den ene såväl som den andre oberoende af hyresprisen på de olika platserna, hvilket i synnerhet vore af stor betydelse för dem, som hafva familj; en karl, som blefve transporterad till en stad, der rum och ved vore dyrare, behöfde icke se sina utgifter derigenom ökas med 100 à 150 kronor utan motsvarande höjning af inkomst; bostadslägenheter skulle ock ofta kunna erhållas för bättre pris, då husegaren alltid vore säker att utbekomma hyran. Jag föreslår därför,

II.

att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att bostad och ved in natura beredes jernvägsbetjente på sådana platser, der nu utgående hyresersättning uppenbarligen icke är tillräcklig för anskaffande af anständig bostad och nödig ved.

En annan klass af jernvägsbetjente, som vid senaste lönereglering icke kom i åtanke, men som enligt min mening bort få någon förbättring i sina villkor, är vagnförmännen. Deras tjänstgöring kräfver en mycket hög grad af omtanke och påpasslighet samt ålägger dem ett strängt arbete, hvilket är lätt att förstå, när man vet, att deras antal inskränker sig till 31 för hela statsbanenätet, hvars vagnspark till följd af de stora afstånden måste vara jemförelsevis stor, för att icke tala om, huru en ständigt växande trafik icke blott ökar slitningen, utan ock gör en allt större och större ökning af vagnarnes antal nödvändig. Vagnförmännen

skall i regeln tillse och ansvara för, att de vagnar, som sändas ut med ett tåg, äro oskadade. Dertill fordras dels sådan insigt, att han kan på ett sakkunnigt sätt undersöka dem och upptäcka möjliga skador å hjul, axlar, fjedrar, lager, bromsar o. s. v., dels yrkesskicklighet, som sätter honom i stånd att verkställa sådana reparationer, som kunna göras, utan att en vagn behöfver tagas in i reparationsverkstad. Och hans ansvar i detta afseende inskränker sig icke blott till de vagnar, som egas af staten, utan sträcker sig äfven till alla de enskilda jernvägar tillhöriga vagnar, som trafikera statsbanorna. Ingen är, som icke inser, i huru hög grad människors lif och statens såväl som enskildes egendom beror på den omsorg och insigt, hvarmed han fullgör dessa sina skyldigheter. Hans arbete försvåras äfven deraf, att det vanligen måste förrättas nattetid, emedan de tåg, hvilkas vagnar skola undersökas och eventuellt repareras, der de stå, eller, i händelse af större skada, utbytas, sättas i rörelse vid dagens början. Alla upptäckta bristfälligheter och deraf föranledda åtgärder skall han anteckna i dagbok samt lemna vederbörande maskindirektör uppgift derpå hvar fjortonde dag. Härförutom skall vagnförmannen tillse tågens värme- och gasledningar, ansvara för vagnarnes ordentliga städning och putsning samt å ställen, der lokomotiv äro förlagda, men ingen lokomotivförförman anställd, öfva tillsyn öfver lokomotiven, verkställa smärre reparationer å dem, draga försorg om deras putsning och påeldning, hafva vård om och ansvar för verktyg, som behöfvas vid reparationer, samt på somliga ställen förestå förrådsfilialer, der saker förvaras, som behöfvas för lokomotiv och vagnar. Att allt detta förutsätter en hög grad af duglighet, omtanke och påpasslighet, inser hvar och en.

Vagnförmannens lön har hittills nått upp till högst 1,080 kronor och lemnades vid fjolårets löneroglering kvar på denna ståndpunkt. Att detta måste vara något förbiseende, sluter jag deraf, att materialvakter, som förut hade en lön af högst 900 kronor, fingo denna höjd till 1,200 kronor. Från att alltså hafva haft *15 kronor mindre* i månaden än vagnförmännen, erhöilo de med *ens 10 kronor mer* än dessa. Detta är en ojämhet, som bör rättas åtminstone så, att vagnförmannen icke *ställes efter* materialvakten i löneförhållanden. Derigenom skulle han i högsta lönegraden uppnå samma belopp, som en vagnmästare nu har i den lägsta. Och det synes icke vara mer än rimligt.

En brist hos vagnförmannen är, att han saknar uniform. Han måste till följd af sitt arbete med vagnars putsning, med ljus och värmeledningar och dylikt ofta träda in i kupéerna och komma i beröring med

den resande allmänheten, som med rätta kan göra anspråk på, att han skall vara klädd så, att man i honom igenkänner en af jernvägens betjente. Detta förorsakar visserligen en kostnad för jernvägen. Men då vagnförmännens antal är så ringa — endast omkring 30 — så blir kostnaden obetydlig.

På grund af hvad jag här haft äran anföra, anser jag mig med fullt fog kunna föreslå,

III.

att Riksdagen besluter, a) att högsta lönegrad för vagnförmän bestämmes till kronor 1,200, b) att vagnförmän skall bära uniform, hvars utseende af jernvägsstyrelsen bestämmes, samt att han därför skall åtnjuta ersättning med högst 8 kronor i månaden.

Stockholm den 27 jan. 1898.

P. Waldenström.

I motionen instämma:

Julius Centerwall.

C. G. Thor.

Georg Kronlund.

A. H. Göthberg.