

Nr 82.

Av greve **Lagerbjelke**, *angående ändring av grunderna för dyrtidstilläggen vid statens affärsdrivande verk.*

Under nuvarande depressionstid är det, såsom en motvikt mot den minskade köpförmågan, en ofrånkomlig nödvändighet att minska produktionskostnaderna. Detta gäller även statens affärsverk. Dessas taxor inverka i hög grad på näringslivet i övrigt; liksom dessa verks räntabilitet är av stor direkt betydelse för statsfinanserna.

Självfallet äro många faktorer bestämmande för produktionskostnaderna och kunna åtskilliga åtgärder vidtagas för deras minskande. En av de viktigaste är dock arbetskostnaderna och därvid i främsta rummet arbetslönernas höjd.

Beträffande lönenivån inom statens affärsdrivande verk måste man för visso ställa det kravet, att densamma icke är lägre än inom enskilda företag. Även om man därutöver anser, att staten har skyldigheter såsom mönsterarbetsgivare, torde det dock icke böra ifrågakomma, att staten för sina befattningshavare fastställer en så hög lönestandard i jämförelse med den inom det enskilda näringslivet i allmänhet rådande, att densamma fastlåser i förhållande till den allmänna prisnivån överdrivet höga taxor och därjämte omöjliggör räntabiliteten. Detta måste emellertid för närvarande anses vara fallet med avlöningarna inom stora personalgrupper vid statens affärsdrivande verk. Det viktigaste av dessa är statens järnvägar; och må det därför vara förklarligt, att i det följande förhållandena vid dessa skjutas i förgrunden. Slutsatserna gälla dock i stor utsträckning även de övriga affärsdrivande verken.

I skrivelse till Konungen den 8 december 1921 med förslag till ändring av de provisoriska avgifterna för transporter å statens järnvägar

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 3 saml. 28 häft. (Nr 82.)

framhåller järnvägsstyrelsen i sammanhang med tariffrågan, bland annat, att »lönerna äro, även om allt dyrtidstillägg borttages, i det närmaste fördubblade, åtminstone för den mångtaliga lägre personalen». Styrelsen synes tänka sig möjligheten av en lönesänkning utöver den, som kan automatiskt följa av indexens fall. Den gör nämligen en ytterligare tariffsänkning, beroende av, bland annat, »de förändringar i löneläget, det vill säga personalkostnaderna, som möjligen kunna komma att vidtagas av 1922 års snart sammanträdande riksdag». Då, mig veterligen, ingen som helst antydning gjorts i statsverkspropositionen eller från regeringsbanken under remissdebatten om regeringsförslag i antydd riktning, men frågan äger den största betydelse, har det synts mig lämpligt, för att ej säga nödvändigt, att i motionsform föra fram den inför riksdagen.

Att det ligger fara i dröjsmål framgår tydligt av statsbaneekonomikommissionens den 6 maj 1921 avgivna betänkande och förslag, däri nödvändigheten av en ändrad lönepolitik starkt framhålles av kommissionens majoritet. Hela utredningen är inriktad på nedbringande av utgifterna vid statsjärnvägarna, och att därvid lönefrågorna skola komma under omprövning är så mycket förklarligare som, enligt vad kommissionen uppvisar (del II sid. 19), de sammanlagda personalkostnaderna för år 1921 torde uppgå till omkring 190 miljoner kronor eller närmare två tredjedelar av totalutgifterna. Personallönernas relativa anpart av hela utgiftssumman kan för övrigt sannolikt väntas stiga i samma mån som bränsleprisen falla ned till ett mot den allmänna prisnivån svarande läge.

Kommissionen betonar vidare nödvändigheten av att nedbringa det väldiga avlöningsbeloppet. »I främsta rummet angeläget är att söka så vitt möjligt nedbringa personalantalet för att därmed uppnå den behöfliga kostnadsminskningen, och kommissionen har därför ägnat en stor del av sitt arbete just häråt. Men om det icke visar sig möjligt att någorlunda hastigt uppnå en väsentlig reduktion av personantalet, är det ekonomiska läget otvivelaktigt sådant, att personalkostnaderna vid nuvarande personantal och lönebelopp tynga statsbanebudgeten på sådant sätt, att de utgöra ett avgörande hinder för en mera betydande nedsättning av beföringsavgifterna — förutsatt givetvis att icke den ekonomiska situationen genom en stark trafikökning kommer att ändock förbättras. Man möter därför med nödvändighet vid studiet av statsbanornas ekonomi frågan, huruvida personalkostnaderna kunna minskas genom att lönesatserna (d. v. s. dyrtidstilläggen) sänkas». Majoriteten inom kommissionen var av den meningen, att det för närvarande förefinnes en betydande dispro-

portion i löneavseende mellan stora grupper av statsbanepersonalen och jämförliga personalgrupper i enskild tjänst (vid enskilda järnvägar eller annorstädes); och att det därför och med hänsyn till den ekonomiska situationens allvar vore nödvändigt att sänka avlöningssatserna (del I sid. 20—21). Orden om situationens allvar äga, på grund av det sedan dess väsentligen försämrade läget, numera ännu större giltighet än då betänkandet avgavs. Kommissionen utvecklar ytterligare å sid. 148 ff. sin uppfattning i avlöningsfrågorna, efter att förut ha framställt vissa förslag till förenkling av arbetet och minskning av personalen, vilka förslag dock endast småningom kunna genomföras.

Grundläggande för hela lönesystemet, säger kommissionen, är lönesatsen i den lägsta ordinarie lönegraden, vilken omfattar stationskarlar, banvakter, vagn- och stallkarlar m. fl. Denna lönesats måste givetvis stå i någon slags relation till gängse arbetslöner. Kommissionen vill för sin del hålla före, att begynnelselönen i lägsta lönegraden i regel icke bör överstiga normal genomsnittlig inkomst för jämförbara arbetare i enskild tjänst, ty tjänstemannen blir ändock vid en dylik lönenivå bättre ställd än den jämförda yrkesarbetaren, eftersom han åtnjuter ålderstillägg, tryggad försörjning vid sjukdom m. m. samt frihet från arbetslöshetsrisk, pensionsrätt, vilken blott till c:a en tredjedel betalas av tjänstemannen själv, befordringsmöjligheter samt fria resor och fria varutransporter i viss utsträckning — alltså högst avsevärda förmåner.

Ovanpå den lägsta ordinarie tjänstegraden uppbygges hela lönesystemet med de olika graderna. Även alla dess löner böra givetvis stå i en rimlig relation till vad som eljest betalas för jämförligt arbete.

Kommissionen karaktäriserar vidare några av huvudpunkterna i den senaste löneutvecklingen sålunda. Under de första åren av starkare prisstegring följde lönerna icke med och tjänstemännen voro delvis verkligt underbetalda. Förhållandena ha senare ändrats dels genom löne-reglering och dels genom ändrade grunder för dyrtidstillägg. Det nya lönesystemet innebär en genomgående höjning för alla lönesatser (grundlönerna exkl. dyrtidstillägg), mest i de lägre lönegraderna (omkr. 70 à 100 % höjning och t. o. m. därutöver), mindre i de högre lönegraderna (omkr. 20 à 35 % höjning). Dyrtidstilläggen äro även procentuellt större i de lägre lönegraderna; de kunna nämligen uttryckas så att de utgå med en grundplåt av 591,60 kronor per år och därutöver 59,5 % av lönen. De lägre lönerna ha således i dubbel måtto tillväxt starkare än de högre. För andra kvartalet 1921 uppkom en överkompensation, d. v. s. höjning

av reallönen i jämförelse med år 1913 av 25 à 50 % inom de lägre lönegraderna (begynnelselönen), men däremot för de högre graderna en underkompensation av c:a 10 % (med några undantag). En jämförelse med enskilda järnvägar enligt under andra kvartalet 1921 gällande grunder visar stora skillnadsbelopp:

| | | Statens järnvägar | Enskilda järnvägar: högst betalande grupp | Skillnad |
|----------------------|-------|----------------------|--|----------|
| Dyraste ort: | | | | |
| Stationskarl..... | lägst | 4,611 | 3,781 | 830 |
| | högst | 5,607 | 4,473 | 1,134 |
| Kontorsbiträde | lägst | 5,358 | 3,925 | 1,433 |
| | högst | 6,448 | 4,761 | 1,687 |
| Billigaste ort: | | | | |
| Stationskarl..... | lägst | 3,750 | 3,220 | 530 |
| | högst | 4,515 | 3,911 | 604 |
| Kontorsbiträde | lägst | 4,324 | 3,364 | 960 |
| | högst | 5,185 | 4,199 | 986 |

Inräknas även familjetilläggen, vilket här ovan ej skett, bliva skillnaderna ännu större, enär tilläggen vid statens järnvägar utgå med högre belopp än vid enskilda järnvägar.

Efter 2:dra kvartalet 1921 ha åtskilliga ändringar vidtagits beträffande löneförhållandena vid såväl statens järnvägar som de enskilda järnvägarna, i det att 1921 års riksdag vidtog vissa ändringar i grunderna för dyrtidstilläggens utgående vid statens affärsverk och från innevarande års början ändrade grunder för dyrtidstilläggen tillämpas även vid de enskilda järnvägarna. Om man vid ny jämförelse utgår från indextalet 216, så kommer man beträffande lönerna i februari 1922 fortfarande till stora skillnadsbelopp. Å billigaste ort får en stationskarl i begynnelselön vid statens järnvägar c:a 800 kr. högre lön än vid enskilda järnvägars högst betalande bangrupp, och en lokförare c:a 1,300 kronor högre begynnelselön. Å dyraste ort äro skillnadsbeloppen ännu högre: för stationskarl c:a 950 kr. högre begynnelselön och för lokförare c:a 1,800 kr. högre begynnelselön vid statens järnvägar. Dessa uppgifter avse i båda fallen familj med hustru och 2 barn.

Enligt järnvägsstyrelsens beräkning uppgingo statens järnvägars

merkostnader på grund av högre lönesatser än t. ex. Bergslagsbanans för år 1920 till 20 miljoner kronor och beräknades för år 1921 uppgå till 32 miljoner kronor. Kommissionen finner, att flera allvarliga anmärkningar kunna riktas mot nuvarande lönesystem och mot personalens fördelning inom olika lönegrader, samt anmärker, att en omedelbar förändring ju icke kan genomföras. Men dels bör personaluppsättningen inom de befordrade lönegraderna kunna successive minskas och personalpolitiken inriktas på att framdeles kunna begränsa lönegradernas antal, och dels bör en grundlig utredning kunna verkställas för utarbetande av ett nytt lönesystem, vilket bör ligga färdigt att tagas i bruk vid den tidpunkt, då nuvarande provisorium med löner och dyrtidstillägg kan ersättas med ett definitivt lönesystem. Kommissionen uttalar, att den av riksdagen förda lönepolitiken icke varit för statsbanorna lycklig och att det därför från viss synpunkt är önskvärt att andra former för fastställande av lönerna kunde komma till stånd. Det skulle föra för vitt att närmare ingå på denna ytterligt viktiga fråga, som man må hoppas skall finna en god lösning i en ej allt för avlägsen framtid. Kommissionens förslag om en utredning beträffande ett helt nytt lönesystem är likaledes av stor vikt, men det är dock till ett annat uttalande av kommissionen, som denna motions hemställan anknyter sig.

Med hänvisning till den förut uppvisade överkompensationen för de lägre tjänstegraderna uppkastar kommissionen frågan, om det icke inom dessa grader bör företagas en löneminskning i starkare grad än som betingas av fallande index. Ett flertal inom kommissionen har förenat sig om följande uttalande, som fortfarande, även efter 1921 års riksdagsbeslut om dyrtidstilläggen, äger full giltighet:

»Den allmänna ekonomiska situationen i vårt land jämfört med övriga länder gör en genomgående sänkning av produktionskostnaderna till ett ekonomiskt livsvillkor för landet, och denna sänkning kan icke uppnås enbart på andra vägar utan kräver en förutgången sänkning av arbetslönerna: lönerna inom vissa lönegrader vid statens järnvägar äro avsevärt högre än flertalet lönebelopp för jämförbara arbetare inom handel, industri och enskilda kommunikationsföretag; de äro även realiter högre än år 1913; det kan icke vara rimligt, att statsbanetjänstemännen hållas vid en speciell, högre lönenivå och levnadsstandard än övriga medborgare, och det kan icke vara rimligt att under en fruktansvärd depressionsperiod såsom den nuvarande bibehålla den speciellt höjda lönestandarden; statens järnvägars löner inverka prejudicerande på ofördelaktigt sätt på

industriens löner över hela landet (och även på övriga tjänstemannalöner); så vitt nu kan förutses, kunna statens järnvägar vid nuvarande lönenivå icke utan driftsförlust bära den allmänna fraktnedsättning, som är för landets näringar starkt av nöden; på grund av dessa omständigheter är det nödvändigt att i högre grad än en fallande index kan betinga sänka dyrtidstilläggen för åtminstone vissa grupper av statsbanetjänstemän, och låta den genom senaste lönereglering tillförsäkrade förhöjda lönestandard komma tjänstemännen tillgodo, först sedan världen ånyo ekonomiskt tillfrisknat.»

Helst jag under en lång följd av år personligen lärt mig högt skatta och värdera vår järnvägspersonal och dess plikttrogna arbete, måste jag livligt beklaga varje om än tillfällig sänkning av den förbättrade levnadsstandard, de affärsdrivande verkens lägre personal ernått under de senare krisåren.

Med hänsyn till vad statsbaneekonomikommisionen anfört och i övrigt kända förhållanden anser jag det emellertid vara ofrånkomligt, att en utredning ofördröjligen verkställs, i vad mån och enligt vilka grunder en inskränkning må ske i dyrtidstilläggen till de befattningshavare vid statens affärsdrivande verk, vilka f. n. äro överkompenserade i förhållande till lönerna före krisåren; börande dock därvid beaktas det relativt låga plan, på vilket vid ingången och början av dessa år såväl den lägre personalens löner som en del taxor befunnit sig. Möjligen kan vid verkställande av denna utredning finnas nödvändigt att i viss mån utsträcka densamma utöver vad jag här ifrågasatt.

På grund av vad jag sålunda anfört får jag — med anhållan om skyndsam behandling hos vederbörande utskott — härmed hemställa,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära, att Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning angående ändring av grunderna för dyrtidstilläggen vid statens affärsdrivande verk samt till innevarande års riksdag inkomma med de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 21 januari 1922.

G. Lagerbjelke.