

## Nr 190.

Av herrar **Olsson** i *Golvasta m. fl.*, om skrivelse till *Kungl. Maj:t* angående reduktion av lönerna för befattningshavare vid statens affärsdrivande verk.

Då det gäller att bedöma möjligheterna för en mera betydande och varaktig förbättring av de rådande ekonomiska förhållandena och särskilt näringslivets utsikter att återvinna sin hälsa, måste arbetslönens höjd såväl inom allmän som enskild verksamhet tillmätas stor betydelse. Ett villkor för en återgång till mera normal prisnivå är, att arbetslönerna icke på konstlad väg kvarhållas vid en höjd, som ej står i rimligt förhållande till prisutvecklingen på andra områden. Beträffande den statliga verksamheten har emellertid framträtt en benägenhet att ej låta de ekonomiska konjunkturen i tillbörlig grad inverka på värdesättningen av arbetskrafterna. Det konstateras lätt, att en högst avsevärd skillnad på en del områden förefinnas mellan statens sätt att avlöna sina funktionärer och de lönevillkor, som den privata affärsverksamheten förmår erbjuda.

Vi syfta här närmast på statens affärsdrivande verk, inom vilka de senare åren genomgripande löne regleringar företagits. En undersökning av nu gällande avlöningsreglementen för det mest betydelsefulla av dessa verk, statens järnvägar, ger vid handen, att exempelvis inom de stora personalgrupperna, stationskarlar, banvakter, konduktörer, kontors- och stations-skrivare, de sammanlagda avlöningsbeloppen i allmänhet med högst betydande belopp överstiga de avlöningar, som utgå till i alla avseenden fullt jämförlig privatanställd personal — detta fränsett de särskilda fördelar, som äro förenade med statstjänst i form av bland annat större anställnings-trygghet och bättre pensionsutsikter.

Genom de förslag rörande dyrtidstilläggen till statens befattningshavare, som *Kungl. Maj:t* framlagt till årets riksdag, skulle visserligen en viss reduktion av de sammanlagda löneförmånerna vid de affärsdrivande verken äga rum. Denna reduktion är dock ej av så betydande omfattning, att

därmed den nyssnämnda disproportionen i löneavseende mellan statens järnvägar och privatbanorna i någon avsevärd mån neutraliseras. För de nämnda lägre befattningshavarna vid statens järnvägar skulle dyrtidstilläggens minskning, därest Kungl. Maj:ts förslag komme att ersätta det nuvarande systemet för dyrtidstilläggens beräkning, endast i ett fåtal fall överstiga 200 kronor. Att en högst betydande överbetalning i förhållande till lönerna vid de privata järnvägarna fortfarande skulle föreligga, framgår med full tydlighet av nedanstående jämförelser mellan avlöningarna vid statens och de privata järnvägarna. Begynnelselönerna, oavsett dyrtidstillägg, äro för familjeförsörjare på dyraste ort för en banvakt eller stationskarl vid statens järnvägar 2,520 kronor och vid den högst avlönade bangruppen vid de enskilda järnvägarna 2,010 kronor, för en lokomotiveldare respektive 2,832 och 2,110 kronor, för ett kontorsbiträde 2,988 och 2,140 kronor, för en konduktör respektive 2,988 och 2,110 kronor, för en lokomotivförare respektive 3,672 och 2,490 kronor, för en stations- eller kontorsskrivare respektive 4,350 och 2,985 kronor samt för en förste stationssskrivare respektive 4,932 och 3,885 kronor.

En jämförelse mellan de sammanlagda avlöningsförmånerna vid statens järnvägar och privatbanorna bör även anställas. Nedanstående siffror grunda sig på en indexställning av 175, den vid privatbanorna nu tillämpade metoden för dyrtidstilläggens beräkning samt Kungl. Maj:ts förslag till årets riksdag angående dyrtidstilläggen för statens befattningshavare. Siffrorna bli sålunda (fortfarande för familjeförsörjare på dyraste ort): för en banvakt eller stationskarl vid statens järnvägar 3,047 kronor och vid de privata järnvägarna 2,733 kronor, för en lokomotiveldare respektive 3,424 och 2,870 kronor, för ett kontorsbiträde respektive 3,613 och 2,910 kronor, för en konduktör respektive 3,613 och 2,870 kronor, för en lokomotivförare respektive 4,440 och 3,380 kronor, för en stations- eller kontorsskrivare respektive 5,260 och 4,060 kronor samt för en första stationssskrivare respektive 5,963 och 5,284 kronor.

Som synes är skillnaden i lönehänseende avsevärd. Även vid statens övriga affärsdrivande verk, telegraf, post, vattenfallsverk och domänverk, kan en överbetalning av särskilt de lägre tjänstemännen i förhållande till den allmänna lönenivån konstateras. Det skulle emellertid föra allt för långt att härvidlag ingå på detaljer, varför vi stanna vid de ovan anförda exemplen från statens järnvägar.

I detta sammanhang bör framhållas, att det på landsbygden har för sports ett allt starkare missnöje med den allt för stora ekonomiska frikostighet på skattedragarnas och näringarnas bekostnad, som särskilt de lägre befattningshavarna vid statens järnvägar blivit föremål för. Dessa

befattningshavare utgå i allmänhet från samma förutsättningar med avseende på förberedande utbildning, som jordbruksarbetarna och de senare ha svårt att finna de förras stora överlägsenhet i ekonomisk ställning berättigad. Från vår sida ha ständigt försök gjorts att skapa möjligheter för jordbruket att höja lantarbetarklassen i ekonomiskt avseende. Dessa våra strävanden ha emellertid ej vunnit understöd av riksdagsmajoriteten, och jordbrukets läge har under de sista åren blivit så betryckt, att lantarbetarnas avlöningar tyvärr starkt sjunkit. Under sådana förhållanden kan det ej anses såsom annat än fullt befogat att framställa kravet på en utjämning av de högst olikartade ekonomiska villkor, som genom statens åtgärder uppstått för dessa båda arbetarekategorier, lantarbetare och lägre järnvägstjänstemän.

Till belysande av skillnaden i ekonomiska villkor för lägre järnvägstjänstemän och lantarbetare må ett par siffror anföras. Enligt 1922 års kollektivavtal uppbär en statkarl (kördräng) i kontant årslön 640 kronor. Hans löneförmåner i form av spannmål, mjölk, bostad, bränsle, potatisland etc. uppskattas till 650 kronor. Summa årslön således 1,290 kronor. Till en högre ersättning för *sin* arbetskraft än cirka 1,200—1,300 kronor kan för övrigt svårligen en innehavare av ett mindre jordbruk komma. Till jämförelse med dessa siffror kunna lämpligen några avlöningssummor för lägre järnvägstjänstemän, familjeförsörjare på *billigaste* ort, anföras: stationskarl eller banvakt 2,394—2,974 kronor, vagnskötare 2,537—3,119 kronor och reparatör 2,684—3,301 kronor.

Ovan relaterade förhållanden ge tydligt vid handen, att de avlöningar, vilka genom löne regleringarna bestämts för befattningshavare vid statens affärsdrivande verk, icke stå i naturlig relation till vare sig den allmänna lönenivån eller den allmänna prisnivån i landet. Det framträder nu tydligt, att dessa nyregleringar ägt rum under sådana ekonomiska konjukturer, som ingalunda kunna anses bilda en lämplig utgångspunkt för ett fastställande för lång tid framåt av lönevillkoren inom flera av statens ur alla synpunkter mest betydelsefulla verksamhetsgrenar. Det gynnsamma finansiella läget vid tiden för nyregleringarna har tydligen skapat en överdriven optimism rörande statens möjligheter att uppträda som »mönsterarbetsgivare», liksom högkonjunkturen med dess svåra konkurrens om arbetskraften pressade upp priset på denna till en nivå, varifrån sedan så gott som överallt — utom vid statens affärsdrivande verk — en ytterst kraftig tillbakagång ägt rum. Mot denna bakgrund förefaller det i hög grad olämpligt att fasthålla vid dessa nyregleringar, vilka tydligen stå i bestämd motsats till utvecklingstendenserna i vårt ekonomiska liv överhuvud.

De allvarliga konsekvenser såväl i finansiellt avseende som för landets näringsliv och de enskilda individernas ekonomi, som måste bliva följden,

om en dylik statens lönepolitik i framtiden tillämpas orubbad, ligga i öppen dag.

Från auktoritativt håll har åtskilliga gånger och med skärpa framhållits, att en sänkning av järnvägarnas fraktsatser är ett oundgängligt villkor för näringslivets tillfrisknande. För närvarande befinner sig indextalet för fraktsatsernas stegring omkring 70 enheter över den allmänna prisindexen. Tydligt är, att ett dylikt förhållande i hög grad är ägnat att hålla produktionen nere och förhindra ett livligt varuutbyte inom landet, liksom även att dylika transportkostnader i avsevärd mån minska vår konkurrenskraft på utländska marknader. Landets näringsliv har sålunda all rätt att framställa kravet på en nedsättning av järnvägarnas fraktsatser. En dylik nedsättning förutsätter emellertid utom en mera rationell organisation av järnvägsdriften även att den största utgiftsposten för järnvägarna, nämligen arbetslönerna, undergår en sådan reduktion, som kan anses betingad av det ekonomiska läget.

Även i fråga om sina verkningar i skatteavseende framträda de ödesdigra konsekvenserna av statens nuvarande lönepolitik gentemot befattningshavarna vid de affärsdrivande verken i öppen dager. De merutgifter, som statsverket ådragit sig genom detta avlöningssystem, uppgå till högst betydande belopp, vilka givetvis måste bestridas dels, som ovan anförts, genom oskäliga avgifter bl. a. för gods- och personbefordran vid statsjärnvägarna, dels av skattedragarna. Till en del på grund av just dessa löneförhållanden har skattebördan i vårt land under de senare åren ökats så avsevärt, att den numera utgör ett svårt hinder för den av alla efterlängta återhämtningen inom näringslivet. Även de enskilda skattedragarna lida för närvarande svårt under skattetrycket, vilket givetvis har blivit så mycket mera kännbart genom den så gott som överallt avsevärda minskningen i inkomster.

Samtliga de ekonomiska hänsyn, för vilka vi ovan redogjort, göra det sålunda enligt vår mening nödvändigt, att en revision av avlöningsreglementena för statens affärsdrivande verk äger rum. Någon omedelbar förändring till det bättre kan givetvis ej påräknas, men mycket vore vunnet, om till nästa års riksdag förslag i den angivna riktningen kunde framläggas. En av innevarande riksdag beslutad utredning borde hinna framkomma med dylika förslag i så god tid, att på grundval av dem en Kungl. Maj:ts proposition kunde föreläggas 1924 års riksdag.

I samband med den föreslagna utredningen skulle eventuellt även den frågan kunna upptagas till undersökning, huruvida icke även en förenkling av principerna för nu gällande avlöningsreglementen för de affärsdrivande verken kunde genomföras. Enligt många mening äro dessa

reglementen onödigt invecklade och specificerade, bl. a. till följd av indelningen i sju ortsgupper.

Med stöd av det anförda få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning och om möjligt till nästkommande års riksdag framlägga förslag rörande förändrad lönereglering för statens affärsdrivande verk, innefattande sådana reduktioner av nu utgående löner för befattningshavarna vid ifrågavarande verk, att dessa löner komma att avvägas med hänsyn till statens resurser, skattedragarnas berättigade intressen och kravet på en klok och affärsmässig förvaltning av dessa verk.

Stockholm den 31 januari 1923.

*M. L. Petersson*  
i Broaryd.

*C. G. Olsson*  
i Golvvasta.

*K. A. Ryberg.*

*Hjalmar Svensson.*

*A. J. Johansson*  
i Bro.

*K. A. Westman.*

*Janne Nilsson.*

*Th. Gardell.*

*Ivar Pettersson.*

---

