

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1897.      Andra Kammaren.      N:o 36.

Tisdagen den 4 maj.

Kl.  $\frac{1}{2}$  3 e. m.

## § 1.

Vid föredragning till en början af Första Kammarens protokollsutdrag, n:o 222, innefattande kammarens beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 10, i anledning af väckt motion om ändring af gällande bestämmelser angående handeln med vin och maltdrycker i stad, begärdes ordet af

herr Odenchrants, som yttrade: Herr grefve och talman, mine herrar! Jag anhåller, att detta ärende måtte öfverlemnas till denna kammares tillfälliga utskott n:o 2 för vidare behandling.

Med bifall till denna hemställan, beslöt kammaren hänvisa ifrågavarande ärende till behandling af kammarens tillfälliga utskott n:o 2.

## § 2.

Härefter föredrogs Första Kammarens protokollsutdrag, n:o 225, med delgifning af kammarens beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 13, i anledning af väckt fråga om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående afskaffande af lärareprof inför domkapitlen.

I anledning af en inom Andra Kammaren af herrar *S. J. Kardell* och *J. Persson* i Arboga väckt motion, n:o 65, hade Andra Kammaren, med bifall till dess första tillfälliga utskotts hemställan (i utlåtande n:o 14) för sin del beslutat, »att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, det täcktes Kongl. Maj:t låta verkställa utredning, om och under hvilka förutsättningar de nu stadgade undervisningsproven för lärarebefattningar vid de allmänna läroverken må kunna afskaffas eller åtminstone i väsentlig mån inskränkas, samt att Kongl. Maj:t för Riksdagen måtte framlägga det förslag, hvartill utredningen kan föranleda».

Jemlikt 63 § 3 mom. riksdagsordningen hade detta beslut genom utdrag af protokollet delgifvits Första Kammaren, som hänvisat ärendet till sitt första tillfälliga utskott.

Sedan detta utskott hemställt, att Första Kammaren måtte sålunda biträda Andra Kammarens beslut, att Första Kammaren för sin del beslutar, att Riksdagen i skrivelse till Kongl. Maj:t anhåller, det täcktes Kongl. Maj:t, efter verkställd utredning, taga under öfvervägande, om och under hvilka förutsättningar de nu stadgade undervisningsproffen för lärarebefattningar vid de allmänna läroverken må kunna afskaffas eller åtminstone i väsentlig mån inskränkas, hade, enligt hvad af ofvanomförmälda protokollsutdrag inhemtades, denna hemställan af Första Kammaren bifallits; och som Andra Kammarens beslut i ämnet således icke blifvit af Första Kammaren oförändradt antaget, hade, jemlikt 63 § 3 mom. riksdagsordningen, ärendet till Andra Kammaren återlemnats för ny behandling.

I fråga härom anförde nu:

Herr Ernst Carlson: Herr greve och talman, mine herrar! Såsom medlem af det utskott, som haft det ifrågavarande ärendet — om lärareproffen — under behandling, skall jag tillåta mig påpeka, att Första Kammaren i sjelfva sakfrågan kommit till väsentligen samma slut som Andra Kammaren. Endast rörande formen har Första Kammaren, i enlighet med den vink, som under debatten i frågan här i kammaren gafs af en ärad talare å stockholmsbänken, fattat ett något afvikande beslut, i det Första Kammaren endast velat öfverlemna saken till Kongl. Maj:ts öfvervägande, medan Andra Kammaren begärt att efter utredningen få taga del af det utarbetade förslaget — det är hela skillnaden. I förbigående kan jag icke neka mig nöjet att konstatera, det två så olika auktoriteter som Första Kammaren och herr Höjer i detta fall befunnit sig på samma linie.

Hvad sjelfva hufvudfrågan beträffar, skall jag, då saken alltid bör få gälla mer än formen, och då — hvilken form som här än väljes — jag hyser det goda förtroendet till vår regering, att hon vill göra hvad på henne ankommer för att tillmötesgå Riksdagens i en skrivelse uttalade önskan, alltså, herr talman, tillåta mig hemställa, att Andra Kammaren måtte, med frånträdande af sitt förut fattade beslut i frågan, biträda Första Kammarens nu föredragna fattade beslut.

Häruti instämde herrar *Hammarlund, Kardell, Darin, Zotterman* och *Pettersson* i Österhaninge.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad och efter af herr talmannen i sådant afseende gifven proposition, beslöt kammaren biträda Första Kammarens i ärendet fattade beslut.

## § 3.

Till bordläggning anmäldes:

sammansatta stats- och lagutskottets memorial n:o 13, angående anvisande af ersättning till sammansatta stats- och lagutskottets sekreterare;

bevillningsutskottets betänkanden:

n:o 17, i anledning af vissa till Riksdagen framställda förslag om ändring af § 4 i kongl. förordningen angående bevillningsafgifter för särskilda förmåner och rättigheter den 2 december 1892;

n:o 18, i anledning af herr P. Bondessons motion om ändring af § 4 i kongl. förordningen angående bevillningsafgifter för särskilda förmåner och rättigheter den 2 december 1892; och

n:o 19, angående allmänna bevillningen; samt

lagutskottets utlåtanden:

n:o 55, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 15 kap. 23 och 24 §§ strafflagen;

n:o 56, i anledning af dels Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar af lagen angående eganderätt till skrift den 10 augusti 1877, dels ock tvenne med föranledande af berörda proposition afgifna motioner; och

n:o 57, i anledning af väckt motion om ändring i vissa delar af strafflagen.

Kammaren beslöt, att dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

## § 4.

Justerades två protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 2,47 e. m.

In fidem

*E. Nathorst Böös.*

---

## Onsdagen den 5 maj.

Kl. 11 f. m.

### § 1.

Justerades protokollet för den 28 nästlidne april.

### § 2.

Efter föredragning af sammansatta stats- och lagutskottets memorial n:o 13, angående anvisande af ersättning till sammansatta stats- och lagutskottets sekreterare, biföll kammaren hvad utskottet i nämnda memorial hemställt.

### § 3.

Föredrogos och bordlades för andra gången:

bevillningsutskottets betänkanden n:is 17, 18 och 19; samt

lagutskottets utlåtanden n:is 55, 56 och 57.

### § 4.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

Härefter företogs till behandling statsutskottets utlåtande n:o 57, angående Kongl. Maj:ts proposition rörande lönerreglering för personalen vid statens jernvägar och i anledning deraf inom Riksdagen väckta motioner.

I proposition (n:o 27) af den 29 januari innevarande år hade Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen medgifva,

att, med ändring af hvad rörande villkoren för personalens vid statens jernvägar anställning samt grunderna för dess aflöning nu finnes af Kongl. Maj:t och Riksdagen gemensamt stadgadt, vissa i den kongl. propositionen närmare angifna bestämmelser måtte i nämnda hänseenden från och med ingången af år 1898 lända till efter rättelse.

Utom ofvan omförmälda kongl. proposition hade utskottet till förberedande behandling fått emottaga följande i anledning af densamma väckta motioner, nemligen:

inom *Första Kammaren*:

n:o 44 af herr *K. I. von Stapelmohr*;

n:o 47 af herr *H. P. P. Tamm*;

inom *Andra Kammaren*:

n:o 148 af herr *F. W. H. Pegelow*;

n:is 152, 154 och 173 af herr *S. A. Hedin*.

Hvad utskottet i *punkterna I—III* hemställt, bifölls.

#### *Punkten IV.*

I fråga om *generaldirektörens* aflöning, som af Kongl. Maj:t föreslagits till 12,000 kronor, deraf 8,000 kronor lön och 4,000 kronor tjänstgöringspenningar, hade herr *Hedin* i sin motion n:o 154 yrkat, att Riksdagen ej måtte bevilja den för generaldirektören äskade löneförhöjning.

I förevarande punkt hemställde emellertid utskottet, att Riksdagen måtte för sin del godkänna en af utskottet uppgjord arfvodesstat för tjänstemännen inom jernvägsstyrelsen och vid de särskilda distrikten, i hvilken stat generaldirektörens aflöning upptagits till 12,000 kronor, deraf lön 8,000 kronor och tjänstgöringspenningar 4,000 kronor.

Häremot hade reservation afgifvits:

af herrar *C. Persson* i Stallerhult, *P. Pehrson* i Törneryd och *J. A. Sjö*, som ansett, att generaldirektörens aflöning bort föreslås till 10,000 kronor, deraf 7,000 kronor lön och 3,000 kronor tjänstgöringspenningar.

Efter föredragning af punkten anförde:

Herr Pegelow: Herr talman, mine herrar! Då den af Kongl. Maj:t tillsatta jernvägskomitén afgaf sitt utlåtande, väckte detsamma inom den talrika jernvägspersonalen mycket stor förstämning på grund af de mycket väsentliga lönenedsättningar, som skulle hafva blifvit en följd af detta förslags antagande. Denna personal har därför all anledning att vara tacksam mot herr statsrådet och chefen för civildepartementet och äfven mot statsutskottet för att alla dessa lönenedsättningar, som af komitén föreslogos, i det nu föreliggande förslaget äro undanröjda. Detta förslag medför vidare en mycket beaktansvärd fördel derutinnan, att det sammanfattar hela den mängd af lönebestämmelser, som tid efter annan af Kongl. Maj:t med eller utan Riksdagens hörande blifvit utfärdade. Genom antagande af detta förslag skulle alla dessa bestämmelser blifva sammanfattade i

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*  
(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

ett enda reglemente, som beslutits af såväl Kongl. Maj:t som Riksdagen. Detta förslag har vidare en för personalen obestriddlig fördel, nemligen att då hela denna personal, snart sagdt, från den högsta till den lägsta med undantag endast för styrelsens ledamöter nu tillsättas allenast på förordnande med tre månaders uppsägning, så skulle enligt den redan godkända punkten af förslaget personalen tillsättas genom konstitutorial. Detta förslag har dessutom för vissa kategorier den fördelen, att de hafva fått någon löneförbättring. Bland betjeningsklassen vill jag då särskildt framhålla banvakterna, men jag skulle hafva önskat, att Kongl. Maj:t och utskottet dervidlag velat gå litet längre, så att löneförbättringen äfven hade kunnat komma en annan klass, nemligen stationskarlarne, till del. Frågan härom föreligger emellertid icke i den nu föredragna punkten, och jag skall därför icke yttra mig om den nu.

Den största betänklighet som jag och med mig, kan jag säga, alla de, som intaga någon ledande ställning vid statens jernvägar, hafva emot det föreliggande förslaget, gäller den med förslaget sammanknippade organisationsfrågan, men då jag så utförligt och fullständigt som det varit mig möjligt framställt dessa synpunkter i min motion, skall jag icke trötta kammaren med att gå igenom dem punkt för punkt. Jag vill blott framhålla, att utskottet — om på grund af min motion eller af andra skäl, det lemnar jag derhän — har synts hysa någon tvekan om innebörden af detta förslag, då utskottet uttalar, att detsamma endast skall utgöra ett börjande försök och icke afse någon genomgripande förändring i den nu bestående organisationen. Detta uttalande af utskottet skulle ju lugna mina betänkligheter ganska mycket, om jag deraf kunde sluta mig till den instruktion, som Kongl. Maj:t en gång kommer att framlägga. Jag har dock för närvarande ingenting annat att hålla mig till än det instruktionsförslag, som finnes framställt i jernvägs-komiténs förslag och hvilket, såsom det synes, departementschefen i hufvudsak har biträdt. Mine herrar! Detta organisationsförslag afser, såsom det uttalas, att åstadkomma en *decentralisation* inom jernvägsförvaltningen, hvarigenom från styrelsen öfverflyttas på *linieförvaltningen* en del ärenden, och sådana äro ock angifna. Jag säger, att detta är något godt. Jernvägsstyrelsen bör befrias från en del sådana ärenden, och de böra öfverflyttas till linieförvaltningen. Men det kan ske utan denna genomgripande förändring. Man har sagt, att derigenom skall åstadkommas bättre samarbete inom distrikten mellan de olika afdelningarna. Det är ock ett önskemål, som bör tillgodoses såsom innebärande något godt. Jag skulle blott önska, att det vunnes på annat sätt.

Sedan talas om inspektionen och förmånerna deraf för allmänheten. De senare torde väl för kammaren hafva den största betydelsen, och jag har anledning antaga, att man deruti har en oriktig uppfattning om förslagets innebörd. Man tror nemligen, att dessa distriktsförvaltningar med sina distriktschefer i spetsen skulle få en större

afgörande magt i en del frågor, som för allmänheten äro af intresse, och att följaktligen allmänheten skulle blifva raskare expedierad, än nu är fallet. Så vidt jag har kunnat läsa instruktionen rätt, kommer detta likväl icke att blifva förhållandet. Den befogenhet, som distriktschefen har i ärenden, som intressera allmänheten, blir icke nämnvärdt större än den, som trafikdirektörerna nu hafva. Det är följaktligen ett misstag, om man tror, att man af distriktschefen skall kunna utan vidare få besked om fraktnedsättning, om kostnader för extra tåg; eller om man tror, att, i fall det fattas vagnar på ett ställe, distriktschefen skall kunna hafva resurser att skaffa sådana. Om det ej finnes sådana inom hans område, måste han vända sig till jernvägsstyrelsen för att få låna dem från annat håll. Förändringen skulle således ej verka till någon egentlig fördel för allmänheten.

Ang. Löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

Men jag påstår, att den i viss mån skulle innebära en *nackdel*, derigenom att, då vi nu hafva trafikdirektörer på nio ställen och dessutom tjänstförrättande på två, hvilka direkt till styrelsen kunna befordra allmänhetens önskingar och afgifva yttranden i sådana frågor, dylika myndigheter nu endast komma att finnas på fyra ställen här i landet, hvadan det för allmänheten blir svårare att framkomma med sina önskingar.

Alla dessa saker äro dock, det måste jag säga, såsom de här föreligga, af underordnad vikt, och jag skall ej vidare spilla några ord derpå. Hvad som ligger under det hela och antagligen gör, att denna organisationsförändring med den s. k. decentralisationen tilltalar många af kammarens ledamöter, är något, som visserligen icke på papperet direkt uttalats, men som sagts privat så många gånger, att jag må tillåta mig att säga det här: man vill minska den magt och myndighet, som jernvägsstyrelsen nu har, och särskildt den, som tillkommer öfverdirektörerna inom styrelsen. Detta synes mig vara sjelfva kärnpunkten af förslaget. Men, mine herrar, om man tror, att man med detta förslag minskar jernvägsstyrelsens magt i de angelägenheter, i hvilka man ansett den hafva för stor magtfullkomlighet, så tager man mycket grundligt miste, ty denna organisation berör mycket litet dessa frågor. Den berör visserligen förhållandet mellan Kongl. Maj:t och kongl. jernvägsstyrelsen, och der införda bestämmelser — som jag anser mycket lämpliga och önskvärda — söka reglera detta förhållande, derigenom att de angifva hvad som skall behandlas af Kongl. Maj:t i statsrådet och hvad styrelsen sjelf får afgöra. Det har dock legat i saken natur, att denna magtöfverflyttning icke kunnat ske i den omfattning, man antagligen väntat, därför att Kongl. Maj:t uti sitt civildepartement icke har att tillgå någon sakkunskap särskildt för behandlingen af dylika frågor. Departementet har i alla fall så mycket att göra. En hel mängd ärenden af mycket stor vikt måste ock af styrelsen omedelbart handläggas och afgöras för att erhålla den hastigare behandling, som för allmänheten är nödvändig. Någon ändring häri

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

kan jag ej se vara möjlig, förrän vi få ett särskildt statsdepartement för kommunikationerna, hvare sakkunskapen vore representerad. Men man kommer i allt fall icke under den tid, vi här hafva att taga i betraktande, att nå målet fullt, därför att här i Sverige säkerligen icke inom den tidrymd, vi behöfva fästa oss vid, någon ministerialstyrelse kommer att införas. Och just detta förhållande, mine herrar, att i andra länder finnes sådan ministerialstyrelse, är förutsättningen för att der så många jernvägsärenden af allmän natur icke behandlas inom jernvägsstyrelsen. Vår svenska jernvägsstyrelse kommer därför ännu länge att bibehålla sin säregna ställning. Det finnes nemligen ingenting i konstitutionelt hänseende, som gifver jernvägsstyrelsen en annan ställning till Kongl. Maj:t än öfriga centrala embetsverk, utan är denna styrelsens säregna ställning en följd af yttre förhållanden, uti hvilka ingen väsentlig ändring kan ske. Jernvägsstyrelsen kommer därför fortfarande att hafva mycket stort inflytande på frakterna, på samtrafiksaftal och öfver de enskilda jernvägarna. Och det är säkert, att, då styrelsens åtgärder i dessa angelägenheter djupt ingripa i landets näringslif och kånbart beröra olika kommuner inom landet, styrelsen alltid kommer, så länge den får bära ansvaret för dessa ärendens afgörande, att också utsättas för klander, ofta möjligen berättigadt — man är icke skyddad för misstag — men ofta oberättigadt, därför att de motiv, som dikterat styrelsens beslut, icke i sin helhet af alla kunna förstås. Nej, den magtförminskning, jag här talat om, drabbar icke styrelsen och dess öfverdirektörer i dessa af mig nu berörda angelägenheter, utan inom den *inre* förvaltningen. Nu har många gånger framhållits, att jernvägsförvaltningen har en stark centralisation; men enligt min åsigt, som jag ock uttalat i motionen, är det endast teoretiskt en stark centralisation. Ty det är det fullständigaste misstag att antaga, att deraf skulle följa bristande handlingsfrihet hos underordnade organ, så snart det gäller jernvägarnas egna inre tekniska angelägenheter. Dessa hafva tvärtom haft mycket stor handlingsfrihet, och jag är berättigad att dervid tala af personlig erfarenhet. Men de hafva då ock att bära det fulla ansvaret för sina åtgärder och bära det först inför chefen, öfverdirektören, som är sakkunnig och kan bedöma förhållandena, och sedan inför styrelsen. Det råder nu ett organiskt samband, från toppen — styrelsen — och hela linien nedåt på de olika afdelningarna, hvilket samband komme att brytas genom föreliggande förslag, om det ej genomföres med yttersta varsamhet. Nu träffar öfverdirektören med sina order direkt den, som skall utföra den, och ingen annan. Dessa order kunna vidare aldrig föranleda någon konfusion. Men huru skulle det blifva? Det kommer in en myndighet emellan, distriktschefen, såsom den personifierade distriktsförvaltningen. Till honom skulle alla order gå och sedan vidare. Derigenom skulle det blifva en betydlig omgång — det är säkert. Derigenom komme det in en annan vilja, ett annat inflytande — det är lika säkert. Det komme ock vidare att inträffa —



den som läst instruktionen för distriktsförvaltningen och distriktschefen, skall finna det — att, när afdelningsföreståndaren i ett distrikt ville gifva föreskrifter åt underlydande, han riskerade att distriktschefen varit ute och gifvit afvikande bestämmelser, ty dertill är chefen berättigad, blott han sedan anmäler det vid sammanträdet. Att derigenom konfusioner skola uppstå, är för den i facket invigde klart och tydligt. Jag betvivlar, att jag skall kunna göra det lika klart för herrarne, men jag må hafva sagt det.

Jag har vidare sagt, att denna organisation — jag förutsätter alltid komiterades förslag — skall utveckla jernvägsförvaltningen i byråkratisk anda. Jag stöder mig derpå, att ett ganska omständligt behandlingssätt är föreskrifvet med afseende på ärendena vid distriktet. Det skall vara ordentliga sammanträden med juridiskt bildad sekreterare, och om man hyser afvikande mening, skall yttrande afgifvas, som sedan går till styrelsen och föranleder ytterligare yttranden. Sådant behöfver icke nu förekomma. Att deraf skall blifva ett mångskrifveri, är alldeles gifvet.

Jag har ock sagt, att denna organisation skall blifva dyrbar. Jag menar härmed icke dyrbar i aflöningshänseende. Genom inskränkningen af tjänsternas antal hafva, trots vidtagna löneförbättringar, kostnaderna icke blifvit högre. På papperet komma således ej några kostnader i följd af den nya organisationen att synas. Men om den har till följd, såsom enligt min uppfattning kommer att ske, att verket blir mindre väl skött — om ock icke på alla punkter, dock i det stora hela — då betyder det någonting. Ty om en afdelningsföreståndare, som skall svara för en budget på 1 à 2 millioner kronor, af någon anledning slappas i sitt intresse; om hans initiativförmåga minskas; om han slår sig till ro som en lugn och fredlig tjänsteman, som icke spjernar emot udden, utan köter sin befattning formelt riktigt, så att han ej får någon anmärkning, och icke tänker så noga på detaljerna — då kan han lätt, såsom herrarne inse, göra ett misstag, som kostar mycket penningar. Men organisationens förkämpar hafva här den stora fördelen, att dessa extra utgifter icke synas på papperet, utan gå in i det stora hela, så att endast den, som är inne i detaljerna, kan bedöma det.

Jag sade, att det kunde inträffa, att dessa afdelningsföreståndare skulle kunna få mindre intresse för sin tjänst. Det står nemligen i instruktionen, att distriktschefen skall i första hand vara ansvarig för ekonomien inom distriktet. Han skall sålunda bära ansvaret för ekonomien ej blott inom sin egen afdelning, utan äfven inom de öfriga afdelningarna. Men afdelningsföreståndarne skola också bära ansvaret för ekonomien hvar och en inom sin afdelning. Det blir sålunda två, som skola vara med om detta ansvar. Men, mine herrar, om man delar ansvaret på flera, så vet man ej, hvilken man skall hålla sig till, och följden blir den, jag nyss nämnde.

I hvad jag nu anfört ligga för mig de hufvudsakliga betänkligheterna mot detta organisationsförslag. Men utskottet har emellertid

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*  
(Forts.)

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

i afseende härfpå yttrat sig med mycket stor försigtighet, såsom jag förut påpekat, och man kan därför ej på förhand veta hvad det blir af, utan det beror på Kongl. Maj:t. Det har hela vägen talats i så sväfvande ordalag härom, att jernvägsstyrelsen, som i sin motive- ring — hvilket herrarne funnit, om herrarne genomläst styrelsens yttrande — alldeles bestämdt uttalat sig emot förslaget, dock tror sig kunna tillstyrka dess antagande, i förhoppning att detta skulle gifva anledning till en ökad centralisation. Detta visar sålunda, huru obestämdt förslaget är formuleradt, och att man kan tänka sig utvecklingen komma att gå i den ena riktningen lika väl som i den andra.

Skulle utvecklingen gå i den riktning, som komitéen tänkt sig enligt komiténs motivering, hvilken står i bestämd kontrast mot komiténs förslag till beslut, så får jag säga, att jag skulle anse detta såsom en olycka för statens jernvägar, och det är därför, som jag ansett det vara min skyldighet, såsom den ende på grund af yrket sakkunnige i denna kammare, att uttala mina betänkligheter mot förslaget.

Jag yrkade i min motion afslag på Kongl. Maj:ts förslag. Skulle jag vara följdriktig, så skulle jag yrka afslag derå äfven nu, men då jag ej vet, om de betänkligheter, jag uttalat, delas i kammaren, skall jag för närvarande ej göra något yrkande. Jag har emellertid ansett mig i allt fall böra taga kammarens tid i anspråk för att angifva min ställning i frågan. Jag har ansett detta vara min skyldighet såsom jernvägsman och såsom ledamot af kammaren.

Herr Pehrson i Törneryd: Herr talman! Ehuru den föredragna punkten afser endast en del af lönestaten, så kan man icke undvika att i allt fall redan från början komma in på slutfrågan, nemligen den föreslagna omorganisationen.

Jag har försökt med uppmärksamhet följa den föregående tala- ren, och det ligger i sakens natur, att det skall vara för oss alla af mycket stort intresse att få veta, hvad han för sin del har att anmärka emot den ifrågasatta omorganisationen. Då jag nu för- söker att till bemötande upptaga några af de anmärkningar, som han dervid haft att göra, så ber jag att få förutskicka, hvad hvar och en torde förstå, att jag icke kan göra detta på ett sådant sätt, som jag skulle vilja, eller med den sakkännedom, som endast står den till buds, hvilken är fackman. Emellertid och med anledning deraf att jag varit tvungen att deltaga i detta ärendes behandling i första hand på riksgäldsafdelningen och derefter inom statsutskot- tet, har jag ju också måst söka sätta mig in i de olika detaljer, som detta förslag innehåller, så godt det varit mig möjligt. Och det är med anledning häraf, som jag nu ber att få nämna några ord emot den föregående talaren.

Han erkände till en början, att en större del af de olägenheter, som förefunnnes i komiténs förslag och delvis äfven i Kongl. Maj:ts propo- sition, numera vore i utskottets förslag undanröjda, och han uttalade

sin stora tillfredsställelse dermed. Redan i detta erkännande torde udden, som varit rigtad mot sistnämnda förslag, vara afbruten.

Han talade dernäst om konstitutorialen och hade för sin del några erinringar att göra deremot, men slutligen fann han sig i allt fall äfven i den delen böra låta de anmärkningar falla, hvilka han förut ansett sig kunna der vid lag hafva att göra.

Derefter omnämnde den ärade talaren den föreslagna distriktschefens betydelse och ställning, d. v. s. trafikchefens vid distrikten, under hvilken chef den administrativa afdelningen och trafikafdelningen skulle lyda, och han sade, att denna distriktschef icke skulle kunna uträtta något annat än de nuvarande trafikdirektörerna. Han förmenade, att, då man nu hade flera trafikdirektörer än de distriktschefer, som föreslagits, d. v. s. fyra, eftersom distrikten föreslagits till fyra, man icke hade något att vinna af förändringen, ty de order, som efter förslaget skulle gå till distriktschefen, ginge nu till trafikdirektören, och denne kunde i sin ordning utföra dem lika väl som den föreslagna distriktschefen. I sammanhang härmed ordade talaren också om distriktsförvaltningen, men för att gifva mitt anförande en mera sammandragen form, skall jag för ögonblicket gå förbi denna och längre fram yttra, hvad jag för min del i afseende derå vill säga.

Emellertid sade den ärade talaren, att han med afseende å distriktschefens ställning, för hvilken han för öfrigt icke syntes hafva stora sympatier, ansåge förslaget vara af en underordnad betydelse och icke ville fästa något vidare afseende vid denna förändring. De af mig angifna ordalagen äro kanske ej rigtiga, men innehållet i hvad han yttrade var, så vidt jag kunde fatta, det jag nämnde. Hufvudsaken vore enligt hans förmenande, att man genom det nu föreliggande förslaget till omorganisation trodde sig komma att i väsentlig mån minska jernvägsstyrelsens arbete. Jag får säga, att jag tror, att man verkligen gjort detta genom denna föreslagna decentralisation. Det är ju gammalt och känt af, snart sagdt, alla, att jernvägsstyrelsen för närvarande är öfverhopad af göromål, beklagligtvis till en del sådana göromål, som lätt kunde utföras af underordnade, och dessa mindre göromål äro i regel de, som mest upptaga öfverdirektörernas dyrbara tid. Det kan naturligtvis ej vara skäl att längre fortsätta med ett sådant system. Det egentliga, som påtagligen ligger deri, stiger i en oroväckande grad, i samma mån som statens jernvägar utvecklas, då stambanedelar tillkomma på grund af inköp af enskilda jernvägar, och i ännu större utsträckning genom statens eget jernvägsbyggande. Och det lider icke tvifvel, att den väg, man i det sistnämnda afseendet på senare tid i stor skala slagit in på, kommer att fortsättas åtminstone under den närmaste framtiden. Är således styrelsen redan för närvarande öfverhopad med göromål, så är det tydligt, att den skall blifva det ännu mera hädanefter, och att ett sådant tillvägagångssätt icke kan få fortfaara, utan att förvaltningen af denna dyrbara statsegendom skall lida ofantligt mycket deraf, lärers vara klart för oss alla.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*  
(Forts.)

Den föregående talaren upprepade ett uttalande, som han haft i sin motion, då han betecknade detta omorganisationsförslag såsom byråkratiskt. Ja, byråkratiskt — jag har svårt att fatta honom i detta fall. Mig förefaller det, att den, som vill koncentrera all magt på några få händer, den sträfvar mera i byråkratiens syfte än den, som vill fördela magten på flera händer. Nu är ju förhållandet det, att genom tillkomsten af de föreslagna distriktsförvaltningarna en hel del göromål skulle öfverflyttas från jernvägsstyrelsen till dessa distriktsförvaltningar, och beslutanderätt skulle också tillkomma distriktsförvaltningarna i en mängd fall, der beslutanderätten nu ligger hos styrelsen ensam. Huru man under sådana förhållanden kan betrakta detta förslag såsom byråkratiskt, har jag för min del svårt att fatta.

Han nämnde också, att afdelningsföreståndarne skulle få ett mindre intresse för sin tjänst, ja, han befarade, att så kunde komma att inträffa. Härmed äro vi inne på distriktsförvaltningen igen, och jag får der vid lag för min del säga, att, för så vidt jag förmått tränga in i förslaget, det synes mig alldeles uppenbart, att i fråga om distriktsafdelningarna, i spetsen för hvilka skulle stå distriktschefen, som tillika skulle vara trafikchef, och de två andra afdelningsföreståndarne vid maskinafdelningen och banafdelningen, det synes mig alldeles uppenbart, säger jag, att dessa föreståndare skulle låta sig angeläget vara att hvar i sin stad sköta sin afdelning på allra bästa sätt, icke minst därför, att det ligger i sakens natur, att det skall uppstå en täflan emellan dem att hafva skött sin afdelning på ett fullgodt och tillfredsställande sätt. Och jag skulle vilja se den distriktschef och den afdelningsföreståndare, som icke skulle vilja från första början fatta sin uppgift på det sätt, jag nu antydt.

Jag ber nu att få nämna några ord med afseende på min egen ställning till det föreliggande förslaget.

Vid behandlingen af detta ärende inom afdelningen väckte jag förslag om att gå in i en detaljgranskning af icke blott den nu föredragna delen af aflöningsstaten, utan af hela staten, i syfte att göra nedsättningar i de högre aflöningsbeloppen. Detta mitt förslag möttes af ett enhälligt motstånd, och såsom skäl derfor anfördes, att det icke funnes någon möjlighet att söka åstadkomma några väsentliga förändringar i en aflöningsstat, på hvilken nedlagts så mycket arbete dels af komitén, dels med anledning af erinringar från jernvägstyrelsen och dels slutligen genom hvad Kongl. Maj:t ansett sig böra särskildt framhålla. Det påpekades, i hvilket proportionerligt sammanhang de olika aflöningsbeloppen stode till hvarandra i den nu föreslagna staten, och att det icke lämpligen eller rättvisligen kunde göras någon väsentligare förändring derutinnan, och — sades det mig — om man försöker ett sådant tillvägagångssätt, så innebär det förslagets fall.

Jag öfvertänkte detta. Jag fann det vara riktigt, att man ej kunde göra förändringar här och hvar utan att rubba det sammanhang, i hvilket de olika aflöningsbeloppen i olika grader stode till

hvarandra, och jag fann tillika, att den proportion emellan beloppen, som är iakttagen redan i Kongl. Maj:ts förslag, men ännu mera i utskottets förslag, vore af den beskaffenhet, att man icke gerna kunde gent emot densamma hafva något af större betydelse att anmärka.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

Utgående härifrån hade jag sedan att öfvertänka, huruvida förslaget innebär i dess helhet vore sådan, att man borde föredraga ett antagande af förslaget med de brister, som enligt mitt förmenande förefans i detsamma, framför vidtagandet af förändringar deri, hvarigenom man riskerade förslaget fall. Af utskottsbetänkandet se herrarne, att jag för min del föranlåtits sluta mig till dem, som anse detta förslag innebära så väsentliga fördelar, att man icke enligt mitt förmenande kan eller bör medverka till dess fall.

Några mindre förändringar i den lönestat, Kongl. Maj:t föreslagit, ha emellertid af utskottet blifvit gjorda, och jag tror, att äfven den föregående talaren skall erkänna, att dessa förändringar varit välbetänkta. Så t. ex. har för trafikinspektörerna borttagits det ena ålderstillägget och i stället lemnats ett tilläggsarfvode, detta därför, att man icke vill godkänna principen om införande af tre ålderstillägg i de högre graderna. Det är således principen, man håller på; och dessa trafikinspektörer lida ju ej härigenom annan förlust än den, att de icke för sin pension få tillgodoräkna sig detta tilläggsarfvode.

Vidare har, med afseende å den oegentlighet, man ansåg ligga deri, att distriktschefen enligt Kongl. Maj:ts förslag redan från första början skulle hafva 500 kronor mera i lön och tjänstgöringspenningar än öfriga afdelningsföreståndare, detta af utskottet blifvit ändradt derhän, att de till en början i likhet med bandirektörer och maskindirektörer erhålla 4,500 kronor jemte två ålderstillägg efter fem och tio år, hvardera å 500 kronor, men så derjemte få ett tilläggsarfvode som distriktschefer af 500 kronor, som man ansett böra tillkomma dem i deras egenskap af chefer för distrikten. Och man kan väl ej säga så mycket om, att de som chefer få något högre aflöning, men denna höjning har emellertid satts som ett särskildt tillägg. Härigenom torde man hafva utjemnat den missproportion, som — om än icke stor — dock förefans mellan lönebeloppen för distriktschefer å ena sidan och för öfverdirektörer å den andra.

Längre upp i lönestaten — jag kommer nu från distrikten till styrelsen — har jag för min del icke haft något att erinra mot lönebeloppen, förrän jag kommer till öfverdirektörerna. Der har jag trott — i likhet med reservanten inom komitén, herr Anders Persson i Mörarp — att man kunde sätta öfverdirektörernas aflöning till 6,400 kronor med ett ålderstillägg på 600 kronor, således efter fem år summa 7,000 kronor. Här är, som herrarne se, nu föreslaget 6,400 kronor med tvenne ålderstillägg å hvardera 500 kronor efter fem och tio år, således summa 7,400 kronor. Skilnaden är alltså icke större än 400 kronor efter tio år mellan hvad jag ansett lämpligast och hvad här föreslås. Men man skulle kunna säga, att vid jemförelse med de tjänstemän i andra verk, med hvilka öfverdirek-

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

törerna närmast kunna jämföras, nemligen byråcheferna, det visar sig, att förslaget skulle medföra, att öfverdirektörerna få 400 kronor mera än likställda embetsmän å andra områden. Häremot kan ju emellertid invändas, att öfverdirektörernas tjänstgöring är af sådan beskaffenhet, att den motiverar en något högre aflöning; och jag vill icke helt och hållet bestrida detta, utan tror, att det, under vissa förhållanden åtminstone, icke saknas fog för en sådan invändning. Jag har därför låtit min anmärkning falla för att få förslaget så helt som möjligt fram till kamrarne.

Slutligen återstår för mig att nämna något om den reservation, som af mig samt herrar Carl Persson och Sjö fogats vid utskottets betänkande i fråga om löneförmånerna för generaldirektören. Vi ha nemligen ansett beloppet 12,000 kronor vara något för högt. Somliga generaldirektörer ha till och med ännu mindre än 10,000 kronor, men ingen har mera; och då har man svårt att förstå, hvarför generaldirektören i jernvägsstyrelsen skall ha 12,000 kronor, under det de andra i regel icke ha öfver 10,000 kronor. Man säger, att han borde ha det, därför att han mister sin bostad, likasom man också sagt, att öfverdirektörerna fått jemförelsevis mindre aflöning, än de bort ha, därför att äfven de genom detta förslag mist sin bostad. Förhållandet är nemligen, som herrarne alla veta, att enligt förslaget ingen af tjänstemännen i jernvägsstyrelsen skulle få vare sig bostad eller hyresbidrag. Dervid ber jag emellertid att få fästa uppmärksamheten på huru öfverdirektörerna och generaldirektören bekommit sin rätt till bostäder i statens hus; det har nemligen skett på sådant sätt, att man ej får betrakta denna fördel såsom en i vanlig ordning tillkommen aflöningsförmån. Första gången, denna förmån tillerkändes förenämde liksom åtskilliga andra tjänstemän inom jernvägsstyrelsen, beslöts detta af Kongl. Maj:t på förslag af jernvägsstyrelsen sjelf. Riksdagen har aldrig blifvit hörd derom eller varit med om det beslutet. Af denna anledning torde man icke få räkna så mycket på denna förmån, såsom varande af sådan art, att den fortfarande borde bibehållas och af Riksdagen godkännas.

Jag vill till sist blott säga det, att jag icke tror, att det förslag, som i reservationen här framlagts, om nedsättning af generaldirektörens aflöning från 12,000 till 10,000 kronor, kan i någon mån inverka på förslagets antagande eller icke antagande. Jag har väl under hand hört nämnas — men kan för min del icke vara af den meningen — att den minsta ändring, som här i kammaren vidtages i lönestaten och icke godkännes af medkammaren, skulle vålla förslagets fall, i följd deraf nemligen, att dessa aflöningar icke utgå direkt ur statskassan, utan af jernvägstrafikmedlen, och att därför, i händelse af olika beslut i aflöningsfrågan, man ej skulle kunna afgöra densamma genom gemensam votering. För min del kan jag icke alls förstå detta resonnement, ty — statsmedel som statsmedel, hvilka inverka på statsregleringen; och jag undrar, om icke åtminstone flertalet af Riksdagens ledamöter härvidlag delar min uppfattning.

Således, om man för öfrigt anser, att 10,000 kronor kan vara en tillräcklig aflöning för generaldirektören — och hvilken aflöning vi reservanter velat fördela i lön å 7,000 kronor och tjänstgöringspenningar å 3,000 kronor — så föreligger enligt mitt förmenande icke något skäl att befara, att förslaget, derest en sådan ändring deri göres, skulle derigenom blifva oantagligt, eller att förslaget skulle komma att falla derigenom, att Första Kammaren godkänner utskottets förslag. Jag säger, att jag tror icke alls på sådant; och det skulle glädja mig mycket, om någon följande talare, särskildt herr Hedin från Stockholm, ville yttra sig i detta afseende, så att vi kunde få höra, hvilken hans mening vore derutinnan.

Jag fruktar, att jag redan upptagit herrarnes tid allt för länge. Emellertid framgår af hvad jag sagt, att jag fått låta mig nöjas med lönestaten sådan den i öfrigt här föreligger, därför att jag icke sett någon möjlighet att få igenom de ändringar, jag skulle hafva önskat, och som ju skulle hafva gått i riktning att något nedsätta de högre lönebeloppen. Hvad deremot aflöningen till jernvägsbetjente beträffar, tror jag, att man får låta sig nöjas med hvad utskottet föreslagit.

Kongl. Maj:t har gjort en väsentlig förbättring i komiténs förslag, i det Kongl. Maj:t tillerkänt dem fri vedbrand, och utskottet har ytterligare förbättrat deras ställning genom att uti Kongl. Maj:ts förslag vidtaga den ändringen, att hyresbidraget höjts från 15 till 20 procent på de ställen, der Kongl. Maj:t föreslagit endast 15 procent. Det ursprungliga förslaget af komitén, som af Kongl. Maj:t accepterats, innehöll den bestämmelsen, att 20 procent hyresersättning endast skulle tillkomma dem, som bodde på de dyraste platserna, Stockholm, Götetorg och Östersund, under det utskottet åter hemställer, att hyresersättningen måtte bestämmas till 20 procent för alla, som skulle erhålla hyresersättning. Genom dessa båda åtgärder, beviljande af fri vedbrand och hyresersättningens höjande från 15 till 20 procent, har en väsentlig förbättring uti aflöningsförmanerna för betjenteklassen vid statens jernvägar blifvit genomförd.

Jag tror således, att från hvilken synpunkt man än vill skärskåda detta förslag, vare sig uppifrån eller nedifrån, måste man dock, om än mot detta förslag som mot hvarje annat anmärkningar kunna göras, medgifva, att förslaget i sin helhet är godt och innebär större fördelar, än det innebär olägenheter — den uppfattningen har åtminstone jag fått vid mitt deltagande i frågans behandling inom utskottet — och det är därför, herr talman, som jag nu ber att få yrka bifall till den föredragna punkten med den ändring beträffande generaldirektörens aflöning, som jag nyss framhållit.

Herr A. Hedin: Jag skall anhålla, att kammaren täcktes afslå den föredragna punkten. Då jag sannolikt icke blir i stånd att öfvervara fortsättningen af förhandlingarna om detta betänkande, anhåller jag att få tillägga, att jag uti detta nu framställda afslags-

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

yrkande inbegriper en önskan, att hela det föreliggande förslaget måtte af Riksdagen blifva förkastadt. Jag skulle betrakta det som en olycka, om detta förslag blefve antaget, och jag är alldeles viss om att åtminstone icke många år skulle gå till ända, innan de, som nu förorda detsamma, skulle få se den profetian fullbordad.

Här är framlagdt ett förslag, som går ut på att förbättra löneförhållandena för dem, som redan befinna sig uti en god ställning, att öka namnsysslornas antal, men att deremot lemna de underordnade, på hvilka den största arbetsbördan ligger, väsentligen i samna ställning som hittills eller till och med förminska de ekonomiska fördelar, som hittills varit dem beviljade.

De underordnade skarorna vid jernvägarne hafva länge väntat och hoppats på en förbättring, sträfvat och svultit. En löne-reglering, nu antagen af Kongl. Maj:t och Riksdagen, afser naturligtvis att vara hvad man kallar definitiv, d. v. s. man afser med den, att den skall gälla för en temligen lång framtid. Med ett antagande af detta förslag har man således stängt till dörren för deras förhoppningar, som väntat på en någorlunda allvarlig förbättring af sitt nuvarande läge. Jag kan intyga, att denna utsigt för många, många af dem varit en missräkning, sådan, att den ger sig luft i uttryck af ren förtviflan. Det är alldeles gifvet, att, i fall detta förslag nu antages i stället för ett uppskof för åstadkommande af en närmare utredning, lönerörelsen dermed icke kommer att afslutas. Frågan kommer att behandlas från nya synpunkter, och *anfälls*-punkterna blifva äfven andra. Jag gratulerar verkligen åtskilliga af dem, som haft del i detta förslag och ifrat för detsamma, när de underordnades kritik af svenska jernvägsförvaltningens åtgärder kommer i dagen. Men naturligtvis kan man som hittills slå döförat till för allt detta — till en tid. Då kommer — också naturligtvis — lönerörelsen in på nya vägar, hittills i detta land icke beträdda. Jag skulle helst se, att man icke behöfde beträda de vägarne, men jag förutser, att de kunna komma att beträddas, när intet annat hjälper, och säkert är, att det då icke går an att ställa sig likgiltig mot billiga anspråk. Det är nu sju veckor sedan i ett annat land 48 timmar voro tillräckliga för att lösa en sådan fråga om afföningen för personalen vid ett jernvägsbolag. 48 timmar räckte till, därför att den allmänna opinionen kom de strejkande till hjälp, då under den tiden alla det allmänna dagliga lifvets funktioner suspenderats, och att uthärda detta under två gånger 24 timmar var för mycket för allmänheten.

Jag upprepar, herr talman, att jag anhåller om afslag å den föredragna punkten.

Herrar *John Olsson* och *Branting* förenade sig med herr Hedin.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von *Krusenstjerna*: Jag är talaren på blekingebänken synnerligen tacksam för det försvar, som han redan har lemnat det kongl. förslaget, och för



den välvilja mot förslaget, hvarom hela hans anförande bar vittne. Det är ju endast uti en punkt, som han och jag skilja oss åt, nemligen i fråga om generaldirektörens aflöning, och jag kan då genast upptaga denna punkt.

Generaldirektörens aflöning är för närvarande 10,000 kronor, men han har derjemte bostad och vedbrand. Talaren sade, att de sistnämnda förmånerna icke vore af Riksdagen bestämda. Jag medger detta; de äro icke af Riksdagen bestämda, men de hafva tillkommit på grund af en Riksdagens skrifvelse af år 1877, hvarigenom Riksdagen öfverlemnade åt Kongl. Maj:t att härom bestämma. Nu har emellertid generaldirektören dessa förmåner. Förmånen af fri bostad torde omöjligen kunna uppskattas till mindre än 20 procent af lönen eller 2,000 kronor. Räknan man med äfven den fria vedbrand, som generaldirektören för närvarande åtnjuter, så kommer man till ett högre belopp än 2,000 kronor, och man kommer då till det resultat, att generaldirektören för närvarande åtnjuter en inkomst af öfver 12,000 kronor. Jag hemställer till kammaren, om det finnes skäl — det gäller visserligen icke den nuvarande generaldirektören, utan blott hans efterträdare — att nedsätta beloppet, och om detta embete är sådant, att man skäligen kan göra det. Det är ju så, som jernvägs-komitén sagt och Kongl. Maj:t ytterligare framhållit, att jernvägsstyrelsen är vår obestriddigen största statsindustriella inrättning. Chefen i detta verk är chef för eu förvaltning, hvars rätta skötande på det mäktigaste ingriper i hela vårt ekonomiska lif. Det synes då vara angeläget, att, om man möjligen af en eller annan anledning vill välja innehafvaren af denna befattning från en annan krets än statstjenstemännens, om man t. ex. vill vända sig till något stort enskildt jernvägsföretag eller till någon stor industriel inrättning för att der finna en lämplig chef för detta verk, man då skall kunna erbjuda honom aflöningsvilkor, som tillnärmelsevis svara emot dem, som en person, med de kvalifikationer, som måste ställas på den, som skall innehafva en dylik chefsplats, redan har inom den enskilda verksamhet, som han skall lemna, och det är kammarens ledamöter väl bekant, att sådana personer inom de enskilda industrierna uppbära löneinkomster, vida öfverstigande äfven det belopp, som Kongl. Maj:t och statsverkets pluralitet nu ansett vara det rätta.

Att ett sådant lönebelopp, 12,000 kronor, är, om också ganska högt, dock icke för högt tilltaget, tyckes Riksdagen sjelf hafva erkänt i fråga om sina egna befattningar. Deputerade i riksbanken uppbära nemligen, förutom det vanliga fullmäktigearfvodet af 4,000 kr., 8,000 kr. för sina göromål som deputerade, eller summa 12,000 kr., således just det belopp, som Kongl. Maj:t har föreslagit för generaldirektören i jernvägsstyrelsen. Mig synes, jag upprepar det, att man icke kan begära att få en lämplig chef för detta verk, med mindre man bestämmer lönen så högt, som Kongl. Maj:t föreslagit, och vidare, att det icke finnes skäl att sätta lönen för generaldirektören till lägre belopp, än han faktiskt för närvarande åtnjuter. Jag be-

Ang. Löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

höfver väl icke erinra kammarens ledamöter, att det icke är ifrågasatt, att han hädanefter skulle åtnjuta fri bostad och vedbrand.

Jag hoppas, att kammaren äfven i denna fråga måtte biträda, hvad Kongl. Maj:t föreslagit och statsutskottets pluralitet godkänt.

Jag vänder mig nu till den förste talaren, talaren på göteborgsbänken. Det är ju ganska naturligt, att en duglig afdelningsföreståndare, som, fastän han insett de brister, hvarmed vår jernvägsadministration i vissa delar är behäftad, likväl finner, att det sätt, hvarpå han och de med honom samarbetande kunna sköta ärendena, gjort, att dessa brister icke blifvit så känbara — att, säger jag, en sådan afdelningsföreståndare med en viss farhåga, en viss tvekan betraktar det sätt, som Kongl. Maj:t nu föreslagit, och anser det försigtigare att i det stora hela låta det blifva vid det gamla. Det synes mig af hans anförande i dag, jag vill icke säga, att han i viss mån intagit en annan ställning, men att de farhågor mot Kongl. Maj:ts förslag, hvarom hans motion bar vittne, hafva under månadernas lopp något minskats. Farhågor kvarstå i allt fall hos honom, men de betänkligheter, han nu uttalat mot förslaget, hafva redan i åtskilliga afseenden bemötts af talaren på blekingebänken. Det återstår några punkter, hvarom jag skall be att få yttra mig.

I förbigående vill jag fästa mig vid hvad han yttrade derom, att många hade väntat af jernvägskomitén, att resultatet deraf skulle blifva ett förslag till att inskränka jernvägsstyrelsens enligt mångas uppfattning alltför stora befogenhet, och han erinrade derom, att det hade ju också skett i förslaget, derigenom att en del ärenden öfverflyttats från jernvägsstyrelsen till Kongl. Maj:t; men, sade han, mera kunde icke ske, förrän vi finge ett kommunikationsdepartement. Ja, det är den gamla drömmen, att ett kommunikationsdepartement skall på ett så märkligt sätt kunna utträta allt. Ingen kan lifigare än jag, på grund af den plats, jag nu innehar, erkänna behovet af ett kommunikationsdepartement i det syfte, att både, som talaren erinrade, mera sakkunskap derigenom måtte, såsom antagligt är, inflyttas i Kongl. Maj:ts regering och vidare civildepartementets nu alltför stränga arbetsbörda minskas. Men det är en sak. Deremot tror jag icke, att det kan hafva den verkan, man antager, att nemligen chefen skulle få ensam afgöra en del ärenden. Derför skulle fordras en genomgripande förändring i hela statsförvaltningen i den riktningen, att här infördes ministerialstyrelse. Och i denna kammare lära väl åsigtterna vara temligen på det klara derom, att den allmänna stämningen i svenska Riksdagen icke ligger derför. Således tror jag icke, att derifrån är att vänta någon hjälp.

Talaren begagnade äfven nu samma uttryck som i motionen såsom anmärkning mot förslaget, nemligen att det vore »byråkratiskt». »Byråkratiskt» är ett slagord, som här har begagnats såsom anledning till att skrämma folk från förslaget. Det förundrar mig nästan, att motionären har velat använda det. Menar man med ett byråkratiskt förslag, att man vill hafva ordnade former inom en

förvaltning; att man vill få bestämdt, hvilka personer som skola deltaga i ärendenas afgörande; att man vill bestämdt hafva trygghet för, att de beslut, som fattas, affattas till ett protokoll, huru enkelt detta än må vara; att man vill låta i en instruktion de olika tjänstemännens åligganden blifva bestämda, så att icke detta öfverlemnas åt en styrelse eller chef att ordna efter omständigheterna — ja, då är Kongl. Maj:ts förslag — det gäller ju närmast instruktionen — byråkratiskt; men, efter hvad jag tror, byråkratiskt just i den riktning, Riksdagens revisorer och sedan Riksdagen sjelf i skrifvelse af 1892 framhållit såsom önskvärd. Det är för öfrigt icke så farligt med dessa former, blott man ordnar sakerna praktiskt både med afseende på protokoll och förhandlingar. Derom kan jag vittna på grund af den erfarenhet, jag har från ett annat större kommunikationsverk, som jag tillhört några år och der detta var ordnad före mitt inträde, så att berömmet tillkommer en annan; der är i fråga om såväl protokollsföring som förhandlingsformer i allmänhet allt ordnad på ett praktiskt och enkelt sätt. Då jag är inne på erfarenheten från mitt chefskap för postverket, begagnar jag tillfället vitsorda, att fördelarna befunnits stora så för styrelsen som för hela verket af den decentralisation, som der för några år sedan infördes.

Men i ett annat hänseende är detta förslag icke alls byråkratiskt. Statsutskottet sjelft erinrar om, att förslaget lemnar de respektive afdelningsföreståndarne den nödiga friheten i dem tillhörande fackfrågor. Det är icke, som det sagts i motionen, så, att man skulle vända sig till distriktsförvaltningen angående tariff-frågor och dylikt. Det är så, att öfverdirektörerna endast i fråga om direkta order hafva att ställa dem till distriktsförvaltningen, men i tekniska frågor och dylikt skulle alla meddelanden hädanefter som nu gå direkt mellan öfverdirektören och afdelningsföreståndarne. Det bör således här icke kunna blifva något sådant mångskrifveri, som man befarat, om allt blir på förståndigt sätt ordnad.

I detta sammanhang, då jag talar om motionärens åsigter, ber jag att få upptaga en sak, hvarom han visserligen icke nu nämnde, men som i allt fall förut anförts som ett kraftigt skäl mot Kongl. Maj:ts förslag om decentralisation i vissa afseenden. Det är utlandets exempel. Det framhölls i motionen, och sedan har jag i tidningsartiklar sett det göras gällande med ytterlig styrka, att Preussen har öfvergifvit decentralisationen och gått in på centralisation. Är det då, har man frågat, rätta tiden för oss i Sverige att just då slå oss på decentralisation? Derpå vill jag svara några ord.

För det första är det icke absolut gifvet, att man skulle följa exemplet från Preussen. Man kunde tänka, att förhållandena i Sverige vore i visst afseende annorlunda och kunde föranleda till att vi gingo en egen väg. Men för öfrigt bestrider jag på det bestämdaste, att man i Preussen öfvergifvit decentralisationen. Om herrarne behaga erinra sig, var jernvägsförvaltningen ordnad i Preussen före år 1894, då den nya ordningen antogs, på det sätt, att det der fans

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*  
(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

fyra instanser: först konungen, vidare ministeriet för allmänna arbeten — och väl att märka är, att dess funktioner enligt min uppfattning motsvara fullkomligt eller i det närmaste vår kongl. svenska jernvägsstyrelse med de funktioner, den i likhet med öfriga moderna embetsverk har. Det fans såsom tredje instans direktionerna till ett antal af 11 och slutligen såsom fjerde de s. k. Betriebsämter till ett antal af något öfver 70. Hvari består nu förändringen? Deri, att dessa två lägsta instanser, direktionerna och Betriebsämter, hafva förenats; de senare hafva slagits i hop till direktioner. I stället för 11 har det nu blifvit 20. Man har sålunda nu i Preussen konungen, vidare ministeriet för allmänna arbeten, motsvarande jernvägsstyrelsen, och sedan de 20 direktionerna. Är icke detta en decentralisation fortfarande, må man väl fråga? Och dessa direktioner ökas. Jag hade tillfälle för några dagar sedan att sammanträffa med Preussens kommunikationsminister, och han meddelade mig, att i dessa dagar, då han lyckats genomdrifva ett jernvägsinköp i Hessen och norra Baden, inrättats en ny direktion i Mainz, den 21:sta direktionen. Således, från Preussen tror jag icke man kan hemta något skäl mot den föreslagna s. k. decentralisationen.

Jag ber ytterligare att få yttra några ord med afseende på behofvet af vissa förändringar inom vår jernvägsadministration.

Under de 25 år, som, såsom kammaren vet, hafva förflutit, sedan organisationen ordnades så, som den nu är, har vårt jernvägsnät och vår jernvägsförvaltning ofantligt mycket utvecklats. Jernvägsnätet har utvidgats från 1,000 kilometer till att utgöra vid slutet af år 1895, innan Vestkustbanan inköptes, 3,300 kilometer. Inkomsterna hafva vuxit från 9,200,000 kronor till 27,000,000 kronor och utgifterna från 4,700,000 kronor till 17,700,000 kronor. Det är väl således alldeles tydligt, synes mig, att den organisationsform, som, när vår jernvägsstyrelse hade så pass blygsam omfattning, var väl afpassad, icke nu är fullt lämplig för en förvaltning, hvilken är den största i landet, utan att ändringar i vissa afseenden behöfvas. I hvilka afseenden har då Kongl. Maj:t funnit ändring behöflig? Ett hufvudfel inom jernvägsförvaltningen synes mig vara, hvad som redan framhållits, nemligen bristen på sammanhållning mellan de tre stora afdelningarna, nemligen trafik-, ban- och maskinafdelningen samt i följd deraf ock bristen på initiativ i vissa fall. Anledningen dertill är den, att med den ständigt växande mångfalden af ärenden inom jernvägsstyrelsen, få våra öfverdirektörer, huru framstående och arbetsamma de än må vara, så tillräckligt att göra, om de skola ordentligt sköta sina egna ärenden, att de icke kunna följa med ärendena på de andra afdelningarna. Och då de flesta ärenden skola upp till jernvägsstyrelsen, blir det ock för hvarje chef för statens jernvägar mer och mer omöjligt att kunna följa med, att behålla öfversigt öfver och samband mellan det hela. Följden deraf har blifvit en ständigt växande tendens hos afdelningarna att blifva

skilda embetsverk, der afdelningscheferna blifva chefer och icke sous-chefer, med olika förvaltningsnormer, olika befordringsgrundsatser. Och samma förhållande möter på linierna. Afdelningsföreståndarne der äro — det har ju erkänts i motionen — temligen oberoende utaf hvarandra, ty såsom det för närvande är ordnad, har denna intendentsinstitution mera karakteren af ett ålderstillägg på 500 kronor än ett verkligt chefskap. Detta återigen har verkat på personalen, så att den betraktat de olika afdelningarnas personal såsom tillhörande olika verk utan befördran från det ena till det andra och, hvad viktigare är, utan egentlig skyldighet eller känsla af skyldighet att tjänstgöra på de andra afdelningarna. Det har blifvit en arbetsfördelning, drivven till det yttersta, som har sitt berättigande på stora stationer, men är ekonomiskt oförmånlig på de små.

Nu sade den ärade talaren på göteborgsbänken, att man kunde hjälpa detta utan att behöfva någon sådan apparat som föreslagits Riksdagen att anordna. Allt detta skulle kunna ordnas, menar han, genom en instruktionsändring, som till en del till och med jernvägsstyrelsen själf kan göra genom den befogenhet, den enligt nuvarande instruktion har att utskifta arbetet. Nej, efter min uppfattning går det icke. Först och främst ligger ett bevis deremot deri, att det icke har skett. Det torde vara nödigt, att det gifves en impuls från annat håll. Men efter min uppfattning *kan* det icke ske, ty därför fordras ej blott instruktionsändringar, utan vissa mera genomgripande förändringar inom distriktsförvaltningen. För att i öfverstyrelsen skall kunna blifva mer sammanhållning, är det ju nödvändigt, att afdelningsföreståndarnes arbetsbörda minskas och att en del göromål flyttas till distrikten. Men då är det ock nödvändigt att tillse, att icke i distrikten på linien uppstå samma fel, anledning till precis samma klagan, som föranledt den ändring, som vidtages beträffande jernvägsstyrelsen, d. v. s. man måste sörja för, att på distrikten det ock finnes sammanhållning mellan de olika afdelningarna. För att det skall finnas sammanhållning mellan afdelningarna, skall åter der finnas någon, som i viss mån utöfvar chefskap. Detta är förslaget innebörd, att det förenar för viktiga gemensamma angelägenheter de tre afdelningsföreståndarne och åt en af dem inrymmer chefskap.

I detta sammanhang ber jag att få vidröra en annan sak. Jag vänder mig härvid icke till talaren på göteborgsbänken, ty han har icke med ett enda ord vare sig i motionen eller i dag gjort någon antydning derom. Men jag tror i allt fall, att en stor del af det motstånd, som ifrån delar utaf jernvägsförvaltningen sports mot förslaget, är just derpå beroende: jag syftar härvid på frågan om valet af den afdelningsföreståndare, som skulle utöfva chefskap. Enligt Kongl. Maj:ts förslag skulle chefskapet öfverlemnas åt trafikafdelningen. För mig synes detta vara uppenbarligen det rätta. Ty, mina herrar, hvad är ändamålet med jernvägarne? Jo, det är ju trafiken, att framföra gods och personer. De båda andra afdelningarna äro medel, medel, som ju äro oundgängliga för det hela, för

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

Aug. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

att ändamålet skall vinnas — men dock endast medel. Då synes det mig vara tydligt, att så pass mycken ledning, som man enligt förslaget vill lemna en af afdelningsföreståndarne, bör tillkomma målsmannen för den afdelning, som har med sjelfva hufvudändamålet att göra. Det är detsamma, som man gör inom den enskilda jernvägsindustrien, det är detsamma, som man gör i Finland. Jag fick för några dagar sedan kännedom om en instruktion för en ny komité, som der tillsatts för omorganisation af jernvägsstyrelsen, och i denna instruktion för komitén säges, att i distrikten skall sitta en intendent, som skall vara *i trafiken kunnig*, och för hvilken ett hufvudsakligt syftemål skall vara att sammanhålla de olika afdelningarna. Denna uppfattning har vidare af utskottet enhälligt godkänts.

Nu erkänner ju talaren på göteborgsbänken med mig, att det är brist på sammanhållning och för stor arbetsbörd inom jernvägsstyrelsen. Men han har i sin motion sökt botemedlet deri, att han ville behålla organisationen på linien ungefär som den nu är, men inrätta nya tjänster inom centralstyrelsen för att lindra arbetet för afdelningsföreståndarne. Kongl. Maj:ts förslag går i en helt annan riktning. Det skapar icke nya tjänster. Ty till och med dessa byråsekreterartjänster på distrikten äro en sammansmältning af två tjänster, en ordinarie och det juridiska ombudet. Men genom att bättre ordna åliggandena och få en sammanhållande kraft inom distrikten afhjelpas bristerna. Hvad Kongl. Maj:t — jag upprepar det — föreslagit i dessa delar, går ut på att få en enhetlig centralstyrelse, der afdelningscheferna, befriade från den massa göromål af mindre vikt, de nu hafva, kunna fullt egna sig åt att föra verket framåt, kunna hafva tid att, hvad som väl bör vara hufvudsyftet för en sådan styrelse, taga initiativ i de stora frågor, som alltid inom ett kommunikationsverk skola uppstå. Det är det ena. Det andra är att på distrikten ordna ärendenas handläggning, så att man äfven der vinner samma mål, man i styrelsen velat vinna, d. v. s. sammanhållning mellan de olika afdelningarna. Vill Andra Kammarren lika med Kongl. Maj:t anse, att dessa mål äro af vikt, synes det, som om den icke bör tveka att bifalla detta förslag.

Jag har ändtligen att yttra några ord med anledning af anförandet af talaren på stockholmsbänken, då han yrkade rent afslag på Kongl. Maj:ts proposition. Skälen för detta hans yrkande berörde väl egentligen en följande punkt, och han anförde sjelf skälet, hvarför han nu tog upp dem och icke vid denna senare punkt. Det kommer möjligen att från annat håll framställas anmärkningar i likartadt syfte, och jag får tillfälle att då svara derpå. Jag vill endast gent emot hvad han yttrade, då han sade, att Kongl. Maj:ts förslag gick ut på att öka de högre tjänsternas antal, men lemna de underordnade utan afseende, ja, lemna deras platser försämrade, och att därför hela förslaget vore en olycka, erinra honom om, att det är icke så, att förslaget lemna de underordnade tjänsterna för-

sämrade. Hvarken komitén eller Kongl. Maj:t har, såsom han yttrade, slagit döförat till för de framställningar, som från betjente-klassen gjorts. Det har kommit en hel mängd framställningar, beroende derpå, att, när Kongl. Maj:t tillsatte komitén för jernvägs-administrationens ombildning, det blef en allmän föreställning hos jernvägspersonalen, att ändamålet vore en förbättring af deras löner, då i stället det mandat, vi komiterade erhöilo, gick, såsom herrarne behagade erinra sig, ut derpå, att vi skulle tillse, om icke *besparingar* inom jernvägsadministrationen kunde införas i syfte att erhålla bättre ekonomiska resultat. Dessa framställningar underkastades emellertid den noggrannaste granskning, och redan inom komitén hade, på sätt motionären från Göteborg i sin motion erinrat, föreslagits förbättringar i några fall. Och i Kongl. Maj:ts förslag ställer sig ju jernvägsbejentes ställning helt annorlunda, derigenom att Kongl. Maj:t behållit oförändrad eller i det väsentliga oförändrad förmånen af fri bostad, derigenom att vidare Kongl. Maj:t återinfört rättigheten till fri vedbrand och derjemte äfven i en del mindre saker föreslagit ändringar.

*Ang. löne  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*  
(Forts.)

Men, för att nu yttra mig generelt om dessa petitioner och begäranden om förhöjningar, det var ju så, att vi komiterade hade och sedan Kongl. Maj:t har haft att jemföra personalens ställning med förhållandena inom jordbruket, inom den enskilda industrien och vid de enskilda jernvägarne. Då kom man till den uppfattning — hvad särskildt de enskilda jernvägarne beträffar, torde detta till full evidens bestyrkas genom den tabell, som nyss utdelats — att betjente vid statens jernvägar enligt förslaget icke skulle få det sämre stäldt än vid de enskilda banorna. De hafva det redan nu i åtskilliga delar, såsom af denna tabell synes, väsentligen bättre. Om man nu bifölle dessa anspråk, sådana de framkommit i petitionerna och framförts i motionen af talaren på stockholmsbänken, så vill jag — oafsedt den omständigheten, ehuru äfven den är ganska vigtig, att det skulle medföra, enligt en uträkning som jag här har, en höjning af jernvägsbudgeten med en summa af 535,000 kronor, om dessa framställningar helt och hållet skulle bifallas — öfverlemna till kammaren att bedöma, hvilken inverkan, en sådan förhöjning skulle hafva på hela den enskilda jernvägsindustrien. De enskilda jernvägarne äro i längd nära dubbelt så omfattande som statens jernvägar. Det blefve förmodligen samma eller delvis samma förhöjning der. Jag tror, att det vore ett ganska farligt steg att gå så långt.

Jag vill tillägga, att för öfrigt dessa petitioner till stor del synas hafva tillkommit under intrycket utaf jernvägskomiténs förslag och utan kännedom om de väsentliga ändringar i förslaget, som vidtagits af Kongl. Maj:t. Vi hafva derom, synes det mig, det tydligaste vittnesbörd i två skrifter, dem jag i går fann på min plats, och som förmodligen lemnats till samtliga herrar ledamöter af kammaren och i hvilka rigtas en varm hemställan till Riksdagens leda-

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

möter attt bifalla de anspråk, som der äro uttalade. Ser man då efter hvad det är fråga om, så är det fri bostad och andra sådana förmåner för dessa klasser, som undertecknat skrivelserna i fråga — förmåner, som komiterade hade uteslutit, men Kongl. Maj:t har upptagit. Det torde vara förhållandet med en hel del af dessa petitioner, att de grunda sig derpå, att man icke tagit tillräcklig kännedom om Kongl. Maj:ts förslag.

Jag har kanske allt för länge upptagit kammarens tid. Jag vill blott till sist framhålla, att vid ett så stort organisationsförslag som detta det är omöjligt, att det icke skulle finnas en och annan sak, som man ville hafva annorlunda, en och annan lönebestämmelse, den man önskade få bättre afvägd. Men vill man sjelfva saken — och mig synes den innebära något önskvärdt och medföra en verklig förbättring — måste man äfven, hvilket talaren på blekingebänken i viss mån erkänt, taga med ett och annat, som någon kunde önska annorlunda. Ty det går ju icke an, synes det mig, att förkasta ett organisationsförslag, om man finner det godt i det stora hela, derför att en eller annan detalj icke förefaller tillfredsställande. Det är derför jag vågar hemställa till kammaren, hvad särskildt denna punkt angår, att kammaren måtte bifalla densamma.

Herr Kihlberg: I olikhet med den ärade talaren på stockholmsbänken, som yttrade, att det vore en olycka, om Riksdagen skulle godkänna föreliggande förslag, vill jag uttala som min mening, att jag anser föreliggande förslag innebära så mycket godt, att jag anser det vara beklagligt, om Riksdagen icke nu antager detsamma.

Länge har Riksdagen uttalat sitt missnöje öfver det nuvarande tillståndet vid organisationen af jernvägsförvaltningen. Kan man väl anse det tillbörligt, att det skall fortgå som nu och att jernvägsstyrelsen nästan egenmäktigt handhar denna stora, i så mycket ingripande förvaltning? Genom nu föreliggande förslag är det också meningen att åt Riksdagen återvinna någon rätt att bestämma om denna förvaltnings organisation och särskildt dess lönestat. Hittills har jernvägsstyrelsen sjelf uppgjort förslag till lönestater och till instruktioner. Visserligen skola dessa kontrolleras af Kongl. Maj:t. Men denna kontroll har med tanke på det ofantliga arbete, som åligger statsrådet och chefen för civildepartementet, icke kunnat blifva synnerligen genomgripande, utan man kan i allmänhet säga, att jernvägsstyrelsen har skött sig hufvudsakligast på egen hand. Nu föreligger ett förslag, hvarigenom Riksdagen skulle bestämma antalet löner och äfven lönebeloppen för ett stort antal af dessa tjänstemän. Det antal, hvaröfver Riksdagen hittills har haft bestämmanderätten, har utgjort endast 13. Genom nu föreliggande förslag får Riksdagen att bestämma lönestat för en personal af icke mindre än 212 personer. Detta är ju en ganska betydelsefull förändring,



och derigenom återvinner Riksdagen en rätt, som jag formodar, att Riksdagen fortfarande vill bevara åt sig.

Vidare innehåller förslaget, efter mitt förmenande, en ganska afsevärd förbättring i förvaltningen genom den decentralisation, som föreliggande förslag innebär. I olikhet med den förste talaren på göteborgsbänken tror jag, att en sådan fördelning af göromålen, som i förslaget yrkas, hvarigenom en del ärenden skulle handläggas och afgöras inom distriktsförvaltningarna, säkerligen skulle för ärendenas behandling vara till synnerligen stor nytta. Med denna stora förvaltning är det ju gifvet, att, när allt nu skall behandlas och afgöras inom styrelsen, denna får handlägga en hel del små ärenden, som äro af sådan beskaffenhet, att de kunna och böra bättre afgöras utaf distriktsförvaltningarna, förutom det, att dessa ärenden afgöras af tjänstemän, som äro mindre dyra än de, som man behöfver i jernvägsstyrelsen. Herr Pegelow har nu sagt, att en decentralisation är behöflig, emedan styrelsens arbetsbörda är för stor, och i så fall har han ju erkänt, hvad komitén och äfven Kongl. Maj:t påstått. Men han anser äfven, att en decentralisation kan försiggå, utan att man inrättar dessa distriktsförvaltningar. Ja väl, en decentralisation kan visserligen försiggå på det sätt, han föreslagit, men förhållandena skulle då ej blifva så förmånligt ordnade som genom dessa särskilda distriktsförvaltningar, ty enligt hans förslag skulle vi icke få *en* jernvägsstyrelse, utan *fyra* särskilda sådana, som icke hade någon annan beröringspunkt med hvarandra än den, som skulle ligga uti den sammanhållning, så stor den nu kan vara, som generaldirektören inom styrelsen kan åstadkomma. Men inom en så stor förvaltningsgren bör man väl kunna förstå, att det är omöjligt för en enda person att kunna öfvervaka, att förvaltningen rätt skötes inom olika grenar och i olika delar af landet. Om deremot dessa distriktsförvaltningar komme till stånd, skulle icke allenast en stor börda för styrelsen lättas, i det att de lokala ärendena skulle behandlas af distriktsstyrelserna, utan jag tror äfven, att dessa ärenden då skulle få en bättre behandling; ty det är ju gifvet, att man bättre kan bedöma sakerna, om man har dem under ögonen, än om man skall bedöma dem på afstånd, och dessa distriktsförvaltningar böra ju bättre vara i tillfälle att känna till förhållandena inom den ort, der de verka, än det kan vara möjligt för styrelsen här i Stockholm att göra. Det vigtigaste med dessa distriktsförvaltningar är nemligen, att genom dem möjliggöres ett samarbete mellan de olika grenarne af jernvägsförvaltningen, då deremot de af herr Pegelow föreslagna tre förvaltningsgrenarne icke hafva några egentliga beröringspunkter.

Fraktdriften och persontrafiken äro ju ovilkorligen det hufvudsakligaste af denna stora affär. under det att maskin- och banafdelningarna äro af mera sekundär betydelse. Man måste naturligtvis äfven egna dessa grenar nödig tillsyn, så att trafikdriften icke hindras genom att brister förekomma på dessa afdelningar. Men den sammanhållande kraften har i alla fall den största betydelsen inom denna

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

stora affär. Vi kunna ju af de enskilda jernvägarne lära, att de icke hafva delat upp sin förvaltning uti tre särskilda afdelningar, utan äfven hos dem är det chefen för trafikafdelningen, som är chef för det hela, hvarigenom just ett godt samarbete åstadkommes.

Det förhåller sig nu så, enligt hvad från flera håll blifvit upplyst, att ute på linierna, der en del af betjeningen skall tjenstgöra på de olika afdelningarna, man åtminstone vid de mindre stationerna icke har full sysselsättning för den derstädes anställda betjeningen på en viss afdelning, under det att man åtminstone under vissa tider har för mycket att göra på andra afdelningar. Den nuvarande organisationen lägger emellertid hinder i vägen för att man skall kunna använda betjeningen från en afdelning för arbete å en annan, hvarigenom naturligtvis betydande kostnader tillskyndas statsverket. Genom ett samarbete i detta fall skulle stora besparingar kunna vinnas, hvilket äfven komiterade i sitt betänkande påpekat.

Hvad sedan lönestaterna beträffar, vill jag säga det, att utskottet verkligen sökt att på bästa sätt sammanjemka dessa, så att det skulle blifva proportion mellan de olika klassernas aflöningsförhållanden. Att vi äfven, så godt som det varit oss möjligt, sökt att tillmötesgå jernvägsbetjeningens löneanspråk, har redan af en föregående talare, ledamot af statsutskottet, påvisats. En ärad talare på stockholmsbänken har emellertid anfört, att den lägre betjeningen icke blifvit så ihågkommen af utskottet, som vederbort. Jag vill likväl säga det, att en grupp af betjente, nemligen banvakter och stationskarlar, genom utskottets förslag fått en förhöjning i lönen. I den gamla lönestaten är maximilönen för banvakter upptagen till 540 kronor, under det att detta belopp nu skulle höjas till 600 kronor. I afseende på stationskarlarne är äfven en förhöjning i lönen föreslagen genom detta extra arvode af 5 kronor i månaden, som skulle tilldelas åtskilliga af dessa, hvilka hafva vexlar eller signaler att sköta eller äro förmän för godsörråden etc. Det är således ej sant, att man icke sökt att så långt som möjligt tillgodose äfven dessas intressen.

Det är emellertid gifvet, att man icke kan höja dessa betjentes aflöning alltför oproportionerligt i förhållande till den aflöning, som gäller vid andra med jernvägarne jemförliga verk och inrättningar. Uti en grafisk tabell har utskottet visat, att aflöningarna vid de enskilda jernvägarne i de allra flesta fall äro mindre än de här föreslagna. Och vid en jemförelse skall man äfven finna, att statens jernvägsbetjente stå i en ännu mera gynsam ställning än med dem likstälde personer i enskild tjenst, vare sig vid industrien eller i landtbruket.

Hvad derefter de högre löneklasserna beträffar, förhåller det sig ej så, att här vid lag endast förhöjningar hafva blifvit föreslagna, utan afknappningar hafva äfven skett. Det är visserligen sant, att öfverdirektörlönerne här stå upptagna 400 kronor högre än uti det nuvarande aflöningsreglementet. Men den skillnaden är äfven införd,

att öfverdirektörerna hädanafter icke erhålla fri bostad och vedbrand, och dessa förmåner äro, såsom hvar och en af herrarne säkerligen förstå, mycket mera värda än dessa 400 kronor, som föreslagits i löneförhöjning.

Sedermera hafva också några af mina kamrater inom afdelningen uti en till utskottsbetänkandet fogad reservation framställt det yrkandet, att generaldirektörens lön, som är föreslagen att höjas till 12,000 kronor, borde nedsättas till 10,000 kronor. Ja, äfven detta af utskottet föreslagna lönebelopp innebär icke någon förhöjning, ty generaldirektören åtnjuter nu fri bostad och vedbrand, och det lärer väl vara allmänt bekant, att den bostadslägenhet, han för närvarande innehar, är mera värd än den löneskilnad, som nu är föreslagen, eller 2,000 kronor.

Jag har emellertid för min del icke kunnat vara med om denna lönenedsättning från 12,000 kronor till 10,000 kronor, och jag skall här söka angifva skälen.

Statens jernvägsindustri är ju, det måste alla erkänna, en stor industriel affär. Den är den största affär, som staten drifver och den är för öfrigt af annan beskaffenhet än öfriga förvaltande verk, i det att den, som sagdt, är en industriel affär, hvars afkomst mycket är beroende på dugligheten hos den man, som är satt i spetsen för densamma. Man har sökt göra jemförelser mellan lönestaten för jernvägsstyrelsens generaldirektör och lönestaterna för generaldirektörerna vid öfriga centrala verk, och det är sant, att andra generaldirektörer hafva 10,000 kronors lön. Men, mine herrar, det är icke möjligt att anställa en jemförelse här vid lag, ty de öfriga generaldirektörernas befattningar äro, om jag så må säga, mera maskinmessiga än den nu förevarande generaldirektörens. Här fordras det en person med säregna egenskaper. Han skall ega administrativ förmåga och stora chefsegenskaper. i mycket högre grad. än som erfordras i andra förvaltande verk. Dessutom förekommer ett annat ganska viktigt skäl, hvarför man ej bör sätta lönen för knapp. Statens jernvägar hafva nemligen att konkurrera med enskilda jernvägar, och dessa behöfva också dugande män i spetsen för sina affärer. Ofta händer det, att man måste se till, att statens intressen gent emot de enskilda jernvägarna blifva bevarade. Det är nog derfor också nödvändigt, att i spetsen för statens jernvägsförvaltning står en man, som kan hålla de dugande män stängen, hvilka de enskilda jernvägarne förstå att skaffa sig. Ser man för öfrigt efter, hvilka aflöningar de enskilda jernvägarne betala sina direktörer, så måste man väl erkänna, att den nu föreslagna lönen icke är för stor. Vi veta äfven, att enskilda industriella anläggningar, hvilka dock i storlek och omfattning ingalunda äro jemförliga med denna statens industri, likväl betala sina ledande män betydligt högre löner än den, som nu är ifrågasatt. Äfven denna konkurrens, som kan beröfva jernvägsstyrelsen dugande personer, auser jag vi böra skydda oss emot.

Visserligen måste jag erkänna, att man icke har full trygghet

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

**(Forts.)**

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

för, att man skall få den bäste mannen, därför att lönen är stor, men å andra sidan torde man kunna säga det, att man dock har ännu sämre utsigter att få en dugande man, i fall lönen är för liten. Och hvad är det här fråga om? Jo, det är fråga om att med 2,000 kronor nedsätta lönen för en chef, som skall förvalta en så vigtig administrationsgren som denna, der säkerligen en kraftfull, dugande man kan inbespara detta belopp många gånger om, under det att en person, som ej är platsen vuxen, kan åstadkomma förluster, som betydligt öferskjuta denna summa.

Jag kan för min del alldeles icke finna det vara någon fara för, att här ett prejudikat skulle gifvas, enär jag anser denna befattnings alldeles säregen och icke jemförlig med chefsplatsen för något annat statens verk. Men om man nu vill anställa jemförelser med aflöningsarna på andra områden af statens förvaltning, vill jag erinra om landshöfdingarnes löneförmåner. Hvad hafva då landshöfdingarne i vårt land för löneförmåner? Jo, den högst aflönade har 17,000 kronor i lön och den lägst aflönade har 13,000 kronor, hvarjemte de alla erhålla fri bostad. Om vi nu jemföra vigten och betydelsen af en landshöfdings uppgift med denne generaldirektörs vikt och betydelse, tror jag, att ingen af herrarne vill förneka, att den senare platsen är af ojemförligt mycket större betydelse.

Af dessa skäl har jag ansett mig icke kunna vara med om att föreslå en nedsättning af generaldirektörens lön från 12,000 kronor till 10,000 kronor. Och då förslaget, såsom jag förut framhållit, innebär så stora fördelar i sin helhet, så bör det icke falla, äfven om man emot detsamma kan hafva några detaljanmärkningar att framställa. Jag anhåller därför, herr talman, om bifall till den nu föredragna punkten.

Herr Höjer: Herr grefve och talman, mine herrar! Jag skall till en början lyckönska regeringen dertill, att Kongl. Maj:ts proposition blifvit behandlad utaf ett statsutskott, som så välvilligt och så utan all synbar möda vetat att sentera Kongl. Maj:ts nådiga intentioner. För min egen, personliga del har jag likväl mycket stora betänkligheter emot att biträda Kongl. Maj:ts nådiga proposition och utskottets förslag, hvilket i alla viktigare punkter med Kongl. Maj:ts proposition öfverensstämmer. Jag skall anhålla att i allra största korthet få till protokollet angifva de skäl, på hvilka jag i likhet med en föregående talare kommer att yrka afslag på den föredragna punkten och för öfrigt på hela betänkandet.

Ett skäl härtill är, väl icke det viktigaste, men det, jag först kom att tänka på — att Kongl. Maj:ts nu föreliggande reformförslag, som ju är afsedt att gälla långt in i framtiden, i sjelfva verket icke innehåller några verkliga, genomgripande reformer, syftande derhän att å ena sidan i någon mån öka Riksdagens och Kongl. Maj:ts magt och myndighet och å andra sidan begränsa jernvägsstyrelsens, som vi alla veta, under de senaste årtiondena allt mer

och mer utvidgade myndighet. Deremot innehåller Kongl. Maj:ts nådiga proposition ett förslag till en organisation, om hvars värde jag för min del är ganska tviflande, och mitt tvifvel har i väsentlig mån blifvit ökad genom det utmärkta anföraude, hvarmed en talare på göteborgsbänken i dag inledde debatten. När jag först läste statsutskottets betänkande, var för mig, som ju fullkomligt är lekman i dessa frågor, denna oerhörda magt, som i följd af en betydande centralisation inom de fyra särskilda distrikten skulle läggas i händerna på distriktschefen, någonting högst märkvärdigt. Han ensam skall besluta i alla frågor, men uti endast ett fall af tre är han uti besittning af den vederbörliga fackinsigten med afseende på de frågor, som distriktsstyrelsen skall behandla.

Ett annat skäl, och för mig ännu viktigare, att hysa betänkligheter med afseende å det kongl. förslaget, är de ifrågasatta bestämmelserna — hvilka kammaren för sin del redan antagit — rörande dels förflyttning af tjänstepersonal från en station till en annan och dels skyldighet för tjänsteman eller betjent, som jernvägsstyrelsen ansåge icke lämplig att vidare fortsätta med sin tjänstutöfning, att från tjänsten afgå. Detta väckte hos mig, precis i likhet med en af mina kamrater på stockholmsbänken, betänkligheter så till vida, att jag icke kunde finna annat, än att vi genom antagandet af dessa bestämmelser skulle, juridiskt eller moraliskt eller kanske begge delarna, kasta oss in i ett ekonomiskt äfventyr, hvars räckvidd vi icke kunde på förhand beräkna. Utskottet har visserligen sökt lugna mina och många andras farhågor i detta afseende; men jag får upprigtigt bekänna, att den motivering, som utskottet använt och som jag för min del icke ens kunnat rätt begripa, icke på ringaste sätt förmått minska mina betänkligheter i detta hänseende.

Ännu ett skäl — och visserligen det, som mest intresserar mig — för afstyrkande af det hela är den lönestat, som Kongl. Maj:t har föreslagit.

Med afseende å lönebestämmelserna för *tjänstemännen* synes det mig, som om denna kategori af statstjenare kunde hafva skäl att finna sig i det hela ganska belättna. Icke annat än jag kan finna. har Kongl. Maj:t först och utskottet sedan — jag skall, då jag icke är tillräckligt inne i förhållandena, icke tillåta mig att säga: skapat sinekurer — det vill jag icke påstå. Men deremot, om jag icke lüst alldeles orätt, har Kongl. Maj:t först och utskottet sedan icke oväsentligt ökat lönerna för en hel del af dessa tjänstemän. Det är fallet t. ex. med telegrafdirektören, hufvudkassören, föreståndaren för milkontoret, förrådsförvaltaren, stationsinspektorerne å första klassens stationer m. fl.

Jemför jag dessa löner med de arfvoden, som jernvägsbetjente skulle åtnjuta, kan jag icke hjälpa, att i mina ögon jemförelsen leder till ganska sorgliga resultat. Jag skall visserligen vara den förste att erkänna, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet liksom min ärade vän på upplandsbänken, herr Kihlberg,

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

hafva rätt deruti, att i en hel mängd af fall — ja, kanske i de allra flesta — en, om ock liten, förökning uti lönerna verkligen blifvit medgifven. Men derutaf följer alls icke, enligt min tanke, att det arbete, som utskottet här har presterat för Riksdagen, skulle vara af den art, att några berättigade anmärkningar mot detsamma i detta stycke icke skulle kunna anföras. Det har framställt sig för mig den frågan, som jag icke har kunnat sjelf besvara, hvarför t. ex. inom styrelsen *manlig* kontorsskrifvare ovilkorligen skall hafva högst betydligt större lön än *qvinlig* sådan och hvarför bland betjente hos styrelsen *manligt* kontorsbiträde skall hafva högst betydligt bättre löneförmåner än *qvinligt*. Dessutom hafva, om jag icke blifvit origtigt underrättad, de qvinliga kontorsskrifvarna och de qvinliga kontorsbiträdena inom styrelsen fått vidkännas icke så liten afknappning på den lön, de förut innehaft. De qvinliga kontorsskrifvarna uti styrelsen hafva, enligt de upplysningar, jag fått, förut haft 1,800 kronor såsom högsta lön och skulle nu få endast 1,500 kronor. De qvinliga kontorsbiträdena hafva förut haft 1,080 kronor högst i lön och skulle nu få högst 840 kronor. Jag kan å ena sidan icke begripa, hvarför ovilkorligen en manlig tjensteman skall hafva större lön än en qvinlig, under förutsättning, att de prestera samma arbete; ej heller förstår jag, hvarför i detta fall en nedsättning, och en högst väsentlig sådan, uti lönerna till den qvinliga tjenstepersonalen har skett.

Det finnes åtskilliga andra punkter i löneförslaget — om det är mig tillåtet att derom tala i detta sammanhang — som förefallit mig något egendomliga. Förut har lokomotivförareförmanen — det är väl den, som nu skall heta lokomotivmästare — haft lägst 1,800 kronor och högst 3,000 kronor: nu äro de respektive summorna 1,200 och 2,400 kronor. Här skulle således inträda en nedsättning i förut innehafvande lön. — Jag har vidare att anmärka, att t. ex. materialvakter och banmästare hafva olika lön, i det att de förra icke hafva så obetydligt högre lön än de senare, nemligen 1,200 mot 1,080 kronor. Jag har dock fått uppgifvet, att banmästarrens kall, den uppgift, han har att fylla, är fullt ut lika vigtig, om icke vigtigare än materialvaktens. Det synes mig då, att banmästarne med fog kunna göra anspråk på åtminstone lika stor lön som materialvakterna. — Detsamma gäller förhållandet i aflönning mellan stationskarlsförmän och portvakter å första klassens stationer.

Jag kommer nu till sist till de lägst aflönade af jernvägsbetjente, nemligen stationskarlar och banvakter. Det är alldeles riktigt, såsom herr Kihlberg nämnde, att uti deras löneförmåner i högsta klass förekommer en förhöjning, men om jag icke misstager mig, uppgår denna endast till 60 kronor och är i mina ögon icke nog. Jag anser, att dessa stationskarlars och banvaktens uppgift, huru obetydligt och ringa deras arbete än tyckes vara, dock på grund af det ansvar, som hvilat på dem, på grund af sjelfva arten af den sysselsättning, som är dem anförtrodd, är så vigtig, att billigheten

synes fordra, att dem tillerkännes större lönetillökning till och med, än hvad utskottet har ifrågasatt. Jag anser detta så mycket bellre, som, om jag icke fått origtiga uppgifter, motsvarande personal i våra grannland, både Norge, Danmark och Finland, är bättre aflönad än stationskarlar och banvakter vid statsbanorna i vårt fädernesland. Det synes mig vara mycket lämpligare att anställa en jämförelse mellan svenska statens banor och statsbanorna i våra grannländer än att jämföra våra statsbanor med privatbanorna i vårt land.

Vidare är det väl att märka, att uti en hel mängd fall det högsta lönebeloppet är något, som hägrar för dessa stackars jernvägsbetjente såsom ett aflägsset mål, hvilket i sjelfva verket endast ett fåtal någonsin kan hinna, och detta just till följd af den ytterliga strängheten och det fysiskt utmattande och förstörande uti det arbete, som de hafva att fylla. Detta lär vara fallet med lokomotivförare, eldare och konduktörer och äfven med stationskarlar och banvakter, enligt de upplysningar, som blifvit mig lemnade.

Såsom synes af en bilaga till herr Hedins motion, har en hufvudanledning till missnöjet hos jernvägsbetjente varit den, att uppflyttningarna från lägre arfvodesklass till högre försiggått på ett högst besynnerligt sätt, mycket ojemnt och efter grunder, som för dem, hvilka saken närmast rör, varit och äro alldeles fullkomligt outransakliga. Detta har jernvägskomitén också behjertat, hvarför komitén uti sitt betänkande föreslagit till införande i 20 § af Kongl. Maj:ts instruktion för jernvägsstyrelsen den bestämmelsen, att till ärenden, som i *plenum* skulle handläggas, äfven borde höra de allmänna grunderna för uppflyttning uti högre löneklass och att dessa grunder sedermera skulle för de intresserade offentliggöras, så att de visste, hvad de hade att rätta sig efter. Men det är väl att märka, att af sjelfva formuleringen af denna paragraf framgår alldeles icke, att detta skulle vara en för jernvägsstyrelsen *ovilkorlig skyldighet*, utan jernvägsstyrelsen kunde behandla dessa ärenden i plenum och jernvägsstyrelsen kunde också låta bli. Det har synts de intresserade, som hafva kommit fram med den petition, som är bilagd herr Hedins motion, att det enda för dem tillfredsställande i detta fall skulle vara, att i reglementet intoges ett generelt stadgande om uppflyttande till högre löneklass efter förloppet af vissa år.

Till allra sist ber jag att få säga, att det icke synes mig vara alldeles korrekt eller betryggande att, när vi skola bestämma löneförmånerna för dessa de lägst aflönade inom jernvägsstaten — jag tänker nu särskildt på stationskarlar och banvakter — anställa jämförelser med förhållandena dels vid privata jernvägar, dels ock inom den allmänna industrien. Stationskarlar och banvakter vid statens jernvägar äro dock, om jag känner saken rätt, mycket mera betungade i sitt arbete och äro i sjelfva verket underkastade större ansvar än vederbörande vid de privata jernvägarne. Af skäl, som herr Hedin såväl i sitt anförande som i sin motion antydt, synes det mig, för att icke Sverige ett, tu, tre skall råka ut för oberäk-

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

neliga olyckor och obehag, vara både med billighet och säkerhet öfverensstämmande, att vi med afseende å dessa sämst lottade bland jernvägsbetjente visa oss i någon mån mera generösa, än hvad Kongl. Maj:t först och utskottet sedan föreslagit.

På de grunder, jag här har anfört, skall jag, herr talman, anhålla att till en början få yrka afslag å den föredragna punkten.

Med herr Höjer instämde herrar *Nydahl, Bromée, Nordin* i *Hammerdal, Styrländer, Nordin* i *Sättna, Thor, Ericsson* i *Wallsta, Persson* i *Arboga, Eriksson* i *Bäck, Pantzarhielm Aulin, K. G. Karlsson, Berg, Eklund* i *Stockholm, Wavrinsky* och *Byström*.

Herr Kihlberg yttrade: Den föregående ärade talaren gjorde ett par anmärkningar mot den lönestat, som förekommer i den nu föredragna punkten och emot mitt föregående yttrande, att någon löneförhöjning icke blifvit föreslagen i de högre klasserna. Han påstod särskildt i fråga om hufvudkassören, att hans afföning blifvit höjd till 5,000 kronor ifrån 4,000 kronor. Med anledning deraf vill jag lemna den upplysningen, att denna hufvudkassör förut utom denna sin befattning varit kassör för första och femte distriktet samt haft såsom hufvudkassör 750 kronor i felräkningspenningar och såsom kassör för dessa 2 distrikt 1,500 kronor jemte felräkningspenningar, hvaraf följer, att hans verkliga löneinkomst varit betydligt högre än den, som är föreslagen i denna lönestat. Sålunda föreligger i detta fall i verkligheten en löneöversättning och icke en löneförhöjning.

Vidare gjorde den ärade talaren anmärkning på, att löneförmånerna nedsatts för de qvinliga kontorsbiträdena, så att högsta lönen från att förut hafva varit 1,800 kronor nu satts till 1,500 kronor. Jag erkänner, att så är förhållandet. Men det är en ganska stor skillnad mellan maximilönen och minimilönen; och det är icke synnerligen många, som uppnå det högsta lönebeloppet. Det finnes för närvarande 30 qvinliga kontorsbiträden, och af dessa är det endast 6, som åtnjuta högsta lönen.

Hvad sedan beträffar den anmärkningen, att det vore orätt, att de qvinliga kontorsbiträdena hade en lägre afföning än de manliga, då de hade samma arbete, så kan den anmärkningen ju på visst sätt vara berättigad. Men skälet härför lär vara, att, huru samvetsgrant och troget än de qvinliga biträdena sköta sina befattningar, de dock icke till följd af sitt kön hafva den uthållighet i längden som männen. Deras nervsystem är för svagt och de blifva förr utarbetade än männen; och då vid tillsättningen af dessa platser man alltid måste tänka på, att innehafvarne skola hafva pension, måste man taga i betraktande deras uthållighet. Detta har från flera håll påståtts vara anledningen till denna skillnad i löneförmåner mellan de manliga och qvinliga biträdena. För öfrigt är icke detta något enstaka fall, utan förhållandet är detsamma i alla andra förvaltningar. Men äfven från en annan sida anser jag det ej vara riktigt



att vid denna konkurrens mellan man och qvinna sätta aflöningen lika. Ty jag fruktar, att i sådant fall de qvinliga aspiranterna skulle blifva ännu mera tillbakaträngda och ej användas i samma utsträckning som nu. Om man skulle sätta löneskilnaden alltför liten, skulle de qvinliga biträdena säkerligen i första rummet få afträda från detta arbetsområde; och det tror jag ej vore önskvärdt. I fall deremot denna löneskilnad förefinnes, kan det vara en lockelse att använda de qvinliga biträdena i större utsträckning. Jag tror därför icke, att det skulle vara nyttigt för de qvinnor, som behöfva söka detta arbetsfält, om löneförhållandena skulle göras lika för både manliga och qvinliga biträden. Derigenom tror jag, man skulle göra dem större skada än gagn, och därför har jag ej kunnat vara med om att göra någon ändring i detta afseende. Jag tror ej, att man dermed skulle gagna dem, man vill gagna.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)*

Herr John Olsson: Herr talman, mine herrar! Jag hade icke tänkt begära ordet i denna fråga — och har redan förut instämt med herr Hedin; men då herr statsrådet och chefen för civildepartementet sedermera rigtat en del af sitt anförande mot det yttrande, i hvilket jag instämt, skall jag be att med några ord få bemöta, hvad herr statsrådet anförde i detta afseende.

Herr statsrådet framhöll, att Kongl. Maj:t vid bestämmandet af den lägre personalens aflöning måste taga hänsyn till dels löneförhållandena i andra yrken, exempelvis för jordbruks- och industriarbetare, dels till förhållandena vid de enskilda jernvägarne. Jag tror dock för min del, att man icke kan likställa den lägre personalen vid statens jernvägar med jordbruksarbetare eller industriarbetare. Det kan väl icke bestridas, att en vid jernvägen anställd person har ett ofantligt mycket större *ansvar* och att det således är en väsentlig skillnad mellan t. ex. en stationskarl och en jordbruksarbetare. Man kan icke begära, att en stationskarl skall kunna sköta den ansvarsfulla befattning, han har, utan att ega större kompetens än en jordbruksarbetare, och man kan för den skull icke likställa aflöningen för en vid jernvägen anställd person med den aflöning, som en jordbruksarbetare har. En ledamot af kammaren, här bakom mig, har nyss enskildt framhållit, att han har många jordbruksarbetare i sin tjänst, som med uppräckt händer skulle vilja antaga en befattning som stationskarl eller banvakt. Ja, detta är ju möjligt, men deraf följer icke, att alla dessa arbetare hafva sådan kompetens, att man skulle kunna utan fara anförtro dem en så ansvarsfull befattning. Jag vill i detta sammanhang erinra, huru man tid efter annan läser i tidningarna om olyckor, som inträffat genom felvexling eller dylikt till följd af ouppmärksamhet från betjeningens sida. Detta beror utan tvifvel derpå, att de hafva för lång arbetstid, så att de icke med bästa vilja kunna hålla uppmärksamheten uppe under den långa tjänstgöring, som åligger dem. Jag vet detta speciellt, emedan jag haft tillfälle att sätta mig in i arbetsförhållandena vid jernvägarne.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

Det är faktiskt, att stationskarlar hafva en tjenstgöringstid af 12, 14, 16, ja, ända till 18 timmar i dygnet. Det är ju omöjligt för en person att under så lång tid med uppmärksamhet kunna följa den mycket magtpåliggande tjenstgöring, som är honom ålagd. Utan tvifvel bero jernvägsolyckor ofta äfven derpå, att till exempel en stationskarl måste söka skaffa sig bisysselsättning, enär hans aflöning — åtminstone om han har familj att försörja — icke uppgår till så stort belopp, att han derpå kan existera. Detta drager naturligen hans uppmärksamhet ifrån tjenstgöringen. Sådant måste man söka förekomma. Då många människors lif kan bero på, huru jernvägsbetjeningen sköter sin tjenstgöring, anser jag, att det är statens skyldighet att i främsta rummet se till, att dessa arbetare så aflönas, att staten också med fullt fog på dem kan ställa de anspråk, som böra ställas på personer, som sköta så ansvarsfulla befattningar.

Det är äfven andra förhållanden, som göra, att man icke kan likställa en jernvägsbetjent med en jordbruksarbetare. Man ställer i fråga om till exempel beklädnad och dylikt betydligt större anspråk på en jernvägsbetjent än på en jordbruksarbetare. Jag tror därför, att den jämförelse, herr statsrådet och chefen för civildepartementet gjorde i detta afseende, icke håller streck.

Vidare jämförde herr statsrådet statens förevarande löneförhållanden med de löner, som utgå till personer, som äro austälda vid enskilda jernvägar, och erinrade, att aflöningen till dessa senare i allmänhet vore mindre. Ja, detta kan ju icke bestridas; men jag hemställer dock, om det kan vara riktigt, att staten i detta fall skall låta bestämma sig af aflöningsförhållandena vid de enskilda jernvägarne. Jag har tvärtom den uppfattningen, att staten i detta afseende bör föregå de enskilda jernvägarne med godt exempel och utan hänsyn till förhållandena der bestämma sina arbetslöner till hvad som kan anses vara skäligt. Sedan blifver det de enskilda jernvägarnes tur att följa efter, och detta komma de utan tvifvel att göra. Jag är sjelf delegare i en enskild jernväg, men detta hindrar mig icke att anse, att de enskilda jernvägarne böra aflöna sin betjening på ett skäligt sätt. Ty annars kan man af dem icke begära den uppmärksamhet, pligttrohet och skicklighet i tjensten, som man har rätt att fordra.

Herr statsrådet framhöll också, att en löneförbättring, exempelvis sådan som motionären på stockholmsbänken föreslagit, skulle höja lönestaten med omkring 500,000 kronor. Men jag hemställer, om detta kan anses vara en synnerligen stor eller en afskräckande ökning i jernvägens budget, då man betänker, huru stor denna budget i öfrigt är. Och äfven om en sådan ökning af denna budget skulle anses vara stor, så är det ju ändå möjligt, att den kan vara nödvändig, då det ju icke kan bestridas, att dessa statens arbetare för att kunna nöjaktigt sköta sina befattningar måste aflönas skäligt. Då man ser, huru vid vår jernvägsförvaltning ganska rundliga sum-

mor användas till exempel till experiment och till lyxsaker, kan det väl icke anses vara orimligt att, när det gäller en så viktig angelägenhet som den lägre personalens existensvilkor, begära en höjning af budgeten med ett belopp af 500,000 kronor.

Jag nämnde nyss, att jag haft särskild anledning att sätta mig in i jernvägspersonalens löneförhållanden och arbetstid. Jag har dervid funnit, att, såsom en talare nyss påpekat, förhållandena i det afseendet i Danmark och Norge äro väsentligen bättre än här i Sverige. Särskildt äro stationskarlarne der ofantligt mycket bättre aflönade än hos oss.

Slutligen skall jag be att med några ord få bemöta herr Kihlbergs yttrande om, att den qvinliga personalen icke kunde göra anspråk på samma aflöning som den manliga. Detta är en fråga, som sträcker sig vidt öfver det speciella fall, vi här ha att göra med. Men jag tror, att han misstog sig, då han sade, att de qvinliga tjänstemännen icke hafva samma uthållighet som de manliga. Här i Stockholm ha vi åtminstone från bankerna exempel på, att de qvinliga tjänstemännen med fullkomligt lika stor uthållighet som de manliga sköta sina befattningar. Och jag tror icke, att erfarenheten från jernvägsstyrelsen gifver vid handen, att de qvinliga tjänstemännen der visat mindre uthållighet än de manliga. De böra dervid kunna göra anspråk på samma aflöning som de manliga.

Jag skall i denna punkt icke göra något annat yrkande än på afslag, och detta för att få fram ett mera tillfredsställande förslag från regeringen. Jag vågar tro, att, om kammaren nu afslår betänkandet och derigenom uppskjuter frågan till ett annat år, man då kan påräkna, att regeringen framkommer med ett mera tillfredsställande förslag än det nu framlagda, och särskildt bör man, med kännedom om den nuvarande civilministerns varma intresse för den lägre betjeningens aflöningsförhållanden, kunna vänta, att dessas vilkor då komma att bättre beaktas. Jag anhåller, herr talman, att få förena mig med dem, som yrkat afslag.

Härmed förklarades öfverläggningen afslutad. I enlighet med de gjorda yrkandena gaf herr talmannen propositioner: 1:o på bifall till utskottets hemställan oförändrad; 2:o på bifall till samma hemställan med den af herr Pehrson i Törneryd föreslagna ändring; och 3:o på afslag å så väl utskottets hemställan som Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning. Herr talmannen fann den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad; men som votering begärdes, blef, sedan till kontraposition antagits yrkandet på rent afslag, nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i fjerde punkten af förevarande utlåtande n:o 57, röstar

Ja;

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit så väl utskottets hemställan som Kongl. Maj:ts i ännu gjorda framställning.

Omröstningen utföll med 149 ja mot 66 nej; varande alltså utskottets hemställan bifallen i oförändradt skick.

*Punkten 5.*

Bifölls.

*Punkten 6.*

Beträffande arfvodena till de tjenstemän och betjente, hvilka egde att uppbära arfvoden efter klass, hade herr Hedin i sin motion n:o 154 föreslagit bland annat, att aflöningen för stationskarlar och banvakter måtte bestämmas till:

för de förre: lägst 600 kronor, högst 900 kronor och för de senare: lägst 600 kronor, högst 780 kronor.

I motionen n:o 173 hade dessutom herr Hedin föreslagit, att utskottet täcktes eventuellt föreslå den höjning i aflöningen för kvinnligt kontorsbiträde, som kunde finnas påkallad af dess blifvande förslag rörande aflöningen för manligt kontorsbiträde.

Vidare hade herr *von Stapelmohr* i motion n:o 44 inom Första Kammaren föreslagit,

att Riksdagen, vid godkännande af Kongl. Maj:ts proposition angående löne-reglering för personalen vid statens jernvägar, ville tillika besluta, att banvakt eller stationskarl, som med godt vitsord tjenstgjort 15 år i Norrland, kan, om hans tjenstgöringsort är att anse såsom särdeles dyr ort, utöfver det för befattningen fastställda högsta arfvodesbeloppet erhålla ett tilläggsarfvode af sextio kronor för år, hvilket arfvode dock vid förflyttning till mindre dyr ort indrages.

Slutligen yrkade herr *Pegelow* i sin motion n:o 148 inom Andra Kammaren, att högsta arfvodet för stationskarl måtte bestämmas till 780 kronor.

Under *mom. 1* af förevarande punkt hemstälde nu utskottet, att Riksdagen måtte godkänna en af utskottet föreslagen reglering för åtnjutande af arfvoden efter klass, enligt hvilken, bland annat, aflöningen för stationskarlar upptagits till: lägst 480 kronor och högst 660 kronor; och för banvakter till lägst 480 kronor och högst 600 kronor med följande tilläggsstadgande:

Stationskarl, hvilken tjenstgör såsom signalkarl, vaxelkarl eller magasinsskarl vid större station, kan erhålla ett tilläggsarfvode efter högst 60 kronor för år.

Banvakt, hvilken tjenstgör såsom vakt vid rörlig bro, kan under seglationstiden erhålla ett tilläggsarfvode efter 60 å 120 kronor för år.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

I fråga härom anförde:

(Forts.)

Herr Pegelow: Herr talman! Med afseende på denna punkt har jag uti min motion yrkat på en ändring i Kongl. Maj:ts förslag, nemligen en ändring uti stationskarlarnes aflöningsförhållanden. Enligt nu gällande bestämmelser är stationskarlarnes lägsta aflöningsklass satt till 240 kronor och den högsta till 660 kronor. Enligt Kongl. Maj:ts och utskottets öfverensstämmande förslag är den lägsta löneklassen höjd till 480 kronor, men den högsta är bibehållen oförändrad. Denna höjning i minimiarfvodet kan skenbart anses såsom en förbättring, men den innebär icke någon praktisk fördel, då sedan långliga tider någon lägre aflöning än 480 kronor för denna kategori af betjeningen icke förekommit. Den har således bibehållits vid de nuvarande löneförmånerna med undantag af en förbättring i hyresersättningen från 15 till 20 % för de stationskarlar, som bo i landsorten, kan jag ju kalla det, d. v. s. icke i de dyrare städerna, som icke hafva sin bostad in natura. Denna förbättring träffar icke ett så synnerligen stort antal af denna betjeningsklass, men i alla fall icke heller ett så ringa antal, så man får således vara tacksam för densamma.

En förbättring innehåller vidare Kongl. Maj:ts och utskottets förslag derutinnan, att de stationskarlar, som vid de större stationerna tjenstgöra som signalkarlar, vaxelkarlar och magasinsskarlar, skola kunna erhålla ett tilläggsarfvode af 60 kronor per år.

Jag har tagit mig friheten föreslå den ändring uti Kongl. Maj:ts förslag, att maximiaflöningen för stationskarlarne skulle höjas ifrån 660 kronor till 780 kronor, det är, om man här jemför med löneklasstablan, två löneklasser. Jag har gjort det först och främst af det skäl, att, om man jemför deras maximiaflöning med den, som tillkommer lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter, man finner, att dessas maximilön uppgår till 720 kronor. Stationskarlarnes arbete är dock mera ansträngande än den förutnämnda kategoriens och dessutom ansvarsfullare, ty på deras åtgärder beror tågsäkerheten, trafiksäkerheten, hvilket icke är fallet med den andra kategoriens åtgärder. Man kan nu erinra derom — jag vill här särskildt framhålla det — att stationskarlarne ha en förmån, som icke de nyss uppräknade kategorierna hafva, bestående deruti, att de erhålla i beklädnadsersättning 96 kronor per år, naturligtvis då emot skyldighet att vara iklädda uniform, och det är gifvetvis en förmån. Vidare kan framhållas, att stationskarlarne framför put-sarne och kolvakterna hafva den förmånen, att desamma i större omfattning än de sistnämnda erhålla fri bostad med tillhörande vedbrand; men i alla händelser synes mig dock en maximilön af 660

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

kronor vara för låg, om man jämför den med den förut nämnda personalens. Det synes mig sålunda kunna mycket väl motiveras att höja aflöningsens maximum till 780 kronor. Detta framstår så mycket tydligare, om man anställer en jämförelse med de aflöningsförmåner, som andra embetsverks betjentepersonal åtnjuter, en jämförelse, som jernvägskomitén också tidt och ofta gjort. Enligt bilaga c af jernvägskomiténs utlåtande n:o 2 a förekomma några uppgifter angående vaktbetjentes löneförhållanden t. ex. vid posten, hvaraf framgår bland annat, att en vaktbetjent i Borås kan komma upp till en inkomst af högst 1002, lägst 900 kronor, att i Göteborg en vaktbetjent kan nå upp till högst 1,330 lägst, 1,050 kronor. För jämförelsens skull ber jag att för herrarne få påpeka beloppet af stationskarlarnes sammanlagda löneförmåner. Jag har då räknat ut, att arfvode, inqvartering, beklädnad och sjukvård enligt utskottets förslag skulle representera ett medelvärde af 865 kronor, under det att efter mitt förslag det skulle bli 943 kronor. Jag har kommit till dessa medelvärden genom att förutsätta ett visst antal år, som stationskarlarna skola stå i de respektive löneklasserna.

Jag skulle kunna räkna upp en del exempel ifrån postverket, tullverket och så vidare, men inskränker mig nu till att påpeka, att dock en postvaktbetjents — en brefbärares — en tullvaktmästares arbete icke är så kroppsligen ansträngande, icke så ansvarsfullt och så riskabelt för lif och lem som en stationskarls göromål, hvilket herrarne dock torde få medgifva. Då i alla fall en stationskarls lön ligger under de lägsta aflöningsarna för de verks betjente, jag nyss omnämnt, synes det mig verkligen, att man borde ta en förhöjning under allvarligt öfvervägande. Jag vill icke dölja för kammarerna, att denna förhöjning, som här föreslås, betyder något i ekonomiskt hänseende.

Ty om jag på mitt sätt räknar ut medeltalet enligt utskottets förslag och mitt förslag, och dervid förutsätter, att de enligt utskottets förslag skulle komma upp till 660 kronor efter 8 års tjänstgöring — jag har sett i en tablå i jernvägsstyrelsen, att stationskarlarna skulle komma upp till 660 kronor efter 8 eller 9 års tjänstgöring; vid somliga stationer kunna de icke alls komma upp i högsta löneklassen — samt jag vidare tänker mig, att den här af mig föreslagna högsta löneklassen skulle uppnås efter 16 års tjänstgöring och att deras totala tjänstgöringstid skulle uppgå till 30 år, får jag på detta sätt efter mitt förslag en medelökning af 64 kronor. Om jag multiplicerar denna siffra med antalet stationskarlar, som funnos vid slutet af 1895, då de utgjorde 1373 — för 1896 har jag tyvärr icke någon särskild siffra — får jag en summa af 87,000 kronor, till hvilken summa får läggas ökad ersättning för hushyra, hvilken ersättning står i proportion till arfvodet. Jag får då en summa af i rundt tal 100,000 kronor. Jag har icke velat undanhålla kammarerna detta.

Men i alla fall skall jag, herr talman, be att få yrka bifall till min motion i hvad afser höjandet af stationskarlarnes lönemaximum till 780 kronor,

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

Häruti instämde herrar *Melin, Ernst Carlson, Liljeholm, Liljenroth, Centerwall, Eklundh* i Lund, *Darin, Andersson* i Malmö, *Thylander, Schenström, Broström, Sahlin, Persson* från Arboga, *Arhusander, Hammarström, Aulin, Elowson, Zetterstrand, Berg, Wavrinsky, Wallis, Pettersson* i Österbaninge, *Bromée, Carlsson* i Hede, *Persson* i Killebäckstorp, *Bergendahl, Jansson* i Djursåtra, *Göthberg, Jansson* i Taberg, *Norman, Nordin* i Hammedal, *Olsson* i Tyllered, *Ollas A. Ericsson, Emthén, Thor* och *Olsson* i Kyrkebol.

Herr Odencrants yttrade: Herr grefve och talman, mine herrar! Stationskarlarna hafva, som vi alla känna, en synnerligen mödosam och ansvarsfull befattning. Efter min tanke ligger det därför, med hänsyn till den resande allmänhetens trygghet och välfärd, i högsta grad vigtt uppå, att de nitiskt och troget fullgöra sina åligganden; och ur allmänhetens synpunkt synes det mig därför särdeles angeläget, att icke några berättigade anmärkningar kunna framställas från deras sida mot det sätt, på hvilket de aflönas.

Om jag således ser suken ifrån det allmännas sida, måste jag uttala, att jag icke kan finna mig tillfredsstäld med det belopp, som utskottet här föreslagit till deras aflöning. Jag erkänner villigt, att utskottet gått i den rätta riktningen, då det utsträckt hyresbeloppen till 20 % uteder hela linien; men det kontanta arfvodet är enligt min tanke alltför lågt tilltaget. Jag är förekommen af den föregående talaren, men tillåter mig i alla fall påpeka, att om man anställer en jämförelse med betjente i andra statsinstitutioner, som med detta verk äro likställda, finner man, att stationskarlarna stå så lågt med hänsyn till deras aflöning, att det synes orättvist mot dem, om detta förhållande skall få fortfara.

Allra helst skulle jag i denna punkt anslutit mig till herr Hedins motion, enligt hvilken minimum satts till 600 och maximum till 900 kronor; men då det möjligen finnes bättre utsigter till framgång genom att ansluta sig till herr Pegelows yrkande, skall jag be att få instämma i detsamma.

Herr Sjövall instämde häruti.

Herr Darin: Herr talman! Ehuru det, jag här har att säga, icke omedelbart afser den föredragna punkten, hoppas jag ändock, att kammaren skall finna, att det står i det sammanhang dermed, att mitt yttrande icke kan anses hafva framkommit i orätt tid.

Såsom kammaren väl vet, innehåller jernvägskomiténs förslag en förväntan om att besparingar böra kunna åstadkommas i jernvägsförvaltningen bland annat genom minskning af banvakternas

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

antal. Det torde äfven vara kammaren bekant, att jernvägsstyrelsen tagit hänsyn till detta komiténs uttalande, så att den redan i någon mån börjat en tillämpning af de grundsatser, som komitén framställt. Man har visserligen sagt, att tillämpningen för närvarande endast börjat försöksvis. Derom känner jag ingenting, men hvad jag vet, det är, att detta försök, om det är ett sådant, på många håll, särskildt i vårt lands sydliga orter, framkallat ganska stark oro. Man har der ansett, att det för närvarande icke är rätt väl bestämdt med säkerheten för lif och gods på våra jernvägar. Denna oro har gifvit sig uttryck på flera vis, och det har, såsom jag har mig bekant, framkommit framställningar till vederbörande i det syfte, att man velat uttala, att på flera håll den å allmänna vägarne trafikerande allmänheten icke är väl skyddad vid vägöfvergångar.

Är detta förhållandet, så är det tydligt, att, på samma gång som de vägfärande löpa fara, äfven de på jernvägen resande och det gods, som der forslas, äro utsatta för äfventyr.

Nu skall man kanske säga, att denna oro är ett foster af en uppjagad fantasi. Jag tror emellertid, att detta icke är förhållandet. Såsom kammaren torde erinra sig, inträffade särskildt under senare hälften af förflidet år mångahanda ganska ledsamma missöden på våra jernvägar, deribland ett, som tilldrog sig synnerlig uppmärksamhet, och med hvilket pressen mycket sysselsatte sig. Det inträffade i närheten af jernvägsstationen Balingslöv i Skåne. Jag skall icke nu i minnet återföra alla de besynnerliga omständigheter, som voro förenade med detta jernvägsmissöde, som visserligen icke blef så ödesdigert, som det kunnat blifva, men hvarvid dock taget urspårade och åtskilliga jernvägsagnar i väsentlig mån rampone-  
rades. Det var en märkvärdig och högst lycklig omständighet, att icke något menniskolif gick förloradt der. Det väckte efter denna tilldragelse en synnerlig undra, att allmänheten icke fick någon som helst kännedom om resultatet af de undersökningar, som särskildt denna olyckshändelse på statens jernvägar föranledde. Ännu i denna stund känner, så vidt jag vet, allmänheten icke något derom. Detta förhållande, denna hemlighetsfullhet gaf stöd åt den ledsamma opinion, som kom till då just genom de inskränkningar i banvakternas antal, som jag nyss berörde. Jag vet, att det är så, att på den ort, der merberörda olyckshändelse inträffade, de förhör, som derpå följde, varit föremål för mycken uppmärksamhet, och att man fortfarande befinner sig i spänd väntan på att få veta någonting om, huru denna olyckshändelse tillkom. Jag vet också, att den oro, som jag häntydt på, finnes icke blott bland den icke sakkunniga allmänheten, utan äfven bland erfarne jernvägsmän.

Med anledning af hvad jag yttrat, skall jag tillåta mig att uttala den förhoppning, att jernvägsstyrelsen, när den definitivt bestämmer banvakter vid statsbanorna, icke måtte lemna ur sigte de åsigter, beträffande säkerheten på dessa jernvägar, hvilka denna styrelse uttalade i den skrifvelse, som den aflät till Kongl. Maj:t,



då det gälde att bereda 1874 års statsreglering och hvilken af Riksdagen gillades.

Herr talman! Jag skall inskränka mig till hvad jag nu haft äran anföra.

*Ang. löne-  
reglering för  
personaleu vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

Chefen för civildepartementet herr statsrådet von Krusenstjerna: Hvad stationskarlarne angår, är jag den förste, som medgifver, att deras aflöningsförmåner ingalunda äro rikliga, och att det sålunda ju skulle vara önskligt, om de finge förbättring. Men, mine herrar, jag ber er här dock ihågkomma, att först komitén och sedan Kongl. Maj:t ju föreslagit en förbättring af 60 kronor i den nuvarande aflöningen, d. v. s. för dem, som äro tienstgörande såsom signalkarlar, vaxelkarlar eller magasinskarlar vid större stationer. Jag ber att vidare få erinra derom, att jernvägsstyrelsen icke för öfrigt ifrågasatt någon förhöjning i stationskarlarne maximiarfvoden — minimiarfvodena behöfde den ej här yttra sig om, ty, som herr Pegelow riktigt framhållit och erinrat, de lägre beloppen hafva ju ej förut vunnit tillämpning. Jernvägsstyrelsen har sålunda icke föreslagit förhöjning annat än för signalkarlar, vaxelkarlar och dylika. Och detta förslag har komitén och Kongl. Maj:t upptagit.

Hvad som vidare talar emot en allmän förhöjning, är jernförelse med förhållandena vid de enskilda jernvägarne. Särskildt finner man af den utdelade tabellen rörande aflöningsförmånerna för stationskarlar, att vid Bergslagens jernväg och Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg både minimi- och maximibeloppen äro lägre än de här föreslagna. Att jernföra med postvaktbetjentes aflöning, tror jag icke är fullt riktigt. Jag tror, att man icke kan förneka, att postvaktbetjente hafva vida mera ansträngande och vida viktigare göromål.

Här framställdes af en talare på malmöbanken en fråga, huru det förhåller sig med banvaktbevakningen, och han uttalade bekymmer i det fallet. Jag tillåter mig erinra om hvad som finnes anfördt i mitt yttrande till statsrådsprotokollet, som är bilagdt den kongl. propositionen angående löneroglering för personalen vid statens jernvägar. Jag yttrade, såsom det återgifvits å sidan 129: »Till undanrödjande af en, som jag tror, rätt utbredd missuppfattning får jag särskildt påpeka, att — med undantag för de bandelar, der det ringa antalet tåg i alla händelser ej kräfver, att banan inspekteras 3 gånger dagligen — det hittills ej medgifvits någon inskränkning i den enligt tjensteordningen vid banafdelningen den 25 juli 1891 banvakt åliggande skyldighet att nämnda antal gånger per dag passera honom tilldeladt bevakningsområde, samt att ej heller vidtagits några väsentliga förändringar i sagda förordnings föreskrifter rörande banvaktsträckornas längd.»

Vid statens jernvägar har hvarje banvakt en sträcka af 3.3 kilometer — i Norrland, der det är längre mellan stationerna och tågen äro få, är sträckan något större, men der det råder en inten-

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

sivare jernvägstrafik, är sträckan 3.3 kilometer — är det nattåg, är det dubbel banvaktsbesättning. Och enligt meddelande, som jag fick så sent som i går från banafdelningen, har i detta afseende icke skett annan ändring än den, att, medan banvakterna förut hade två funktioner, dels att bevaka banan, dels att verkställa förekommande mindre reparationer inom sitt distrikt, dessa reparationsarbeten numera blifvit öfverlemnade åt extra arbetare, en ändring, som medfört mindre behof af fast personal. Derigenom blir det nu i längden billigare, och banvakterna hafva numera uteslutande i uppdrag att sköta banbevakningen. Men någon minskning af sjelfva banbevakningen har icke förekommit.

Vidare ordade talaren om den oro, som gjort sig gällande i följd af ett attentat, som inträffade, jag tror det var i fjor höst, nere i Skåne i närheten af Balingslöfs station, och han satte det i samband med minskad banbevakning. Ja, mine herrar, ett sådant attentat, som der förkom — jag antager, att herrarne hafva reda på, huru der nere tillgick — är ett attentat, som är alldeles omöjligt att förebygga, med mindre man tager exempel från den tågbevakning, hvarmed vid vissa resor vissa tåg i Ryssland tryggas, och inför hos oss likadant bevakning, så att man placerar trupper längs banans hela sträckning med mycket små mellanrum mellan posterna. Eljest kan en niding lätteligen begagna sig af ett ögonblicks frånvaro af banvakten, som far strax före tågen, och bryta upp en skena. Jag har hört mig för hos banbefälet, och man säger, att sådant icke kan förekommas med fullständig trygghet utan vidtagande af utomordentliga åtgärder af den art, jag nyss nämnde.

Hvad sedan beträffar den hemlighetsfullhet, hvarmed, efter hvad samme talare yttrade, ransakningen rörande detta attentat försiggått, har jag mig derom ingenting bekant. Men att man hos Konungens befallningshafvande i Malmö begärt undersökning genom polismyndighet, vet jag. Jag förmodar, att det kan vara tillfälle att å ort och ställe erhålla upplysning om resultatet deraf.

Herr Månsson: Herr talman, mine herrar! I det yrkande, som herr Pegelow gjorde beträffande stationskarlarna, fick han en hel del instämmanden här i kammaren. Men jag skall verkligen be att få säga som min åsigt, att det är och vore besynnerligt, om det skulle bli så, som han ville. Men kan ju icke hjälpa hvad som beslutas. Men nog säger jag för min del — jag kan icke underlåta att till protokollet säga — att jag finner det vara synnerligen märkvärdigt, om Andra Kammaren skulle besluta i enlighet med nämnda yrkande. Det förefaller mig egendomligt, att herr Pegelow vill genom ett sådant beslut ställa det så — jag förmodar, att herr Pegelow sjelf gjort jemförelsen — att en stationskarl skall få större aflöning än eller inemot lika stor aflöning som ett kontorsbiträde. Kontorsbiträdena skulle komma till 1,080 kronor: 1,080 kronor har ett manligt kontorsbiträde vid linien. Och efter herr Pegelows förslag skulle en stationskarl få 1,032 kronor. Det är så-

lunda omkring 50 kronors skilnad endast. Jemför jag stationskarls-  
aflöningen, sådan herr Pegelow tänkt sig den, med ännu andras, med  
de qvinliga biträdenas, kommer en stationskarl betydligt högre än  
dessa, som sitta inne på kontoren och skrifva, något som jag tror  
verkligen vara lika mödosamt och lika svårt som någonsin stations-  
karlarnes göromål äro.

Jemför jag vidare lokomotivputsare, vagnputsare, kolvakter  
och pumpare med dessa stationskarlar, så ligga de senare betydligt  
öfver. De förra skulle enligt utskottets förslag få högst 720 kr.,  
men efter herr Pegelows förslag skulle dessa stationskarlar få 780  
kr.; och dock skola vi komma i håg, att när vi tala om detta be-  
lopp, eller 780 kr. kontant för stationskarlarna, så böra vi tillägga  
96 kronor i beklädnadsersättning, hvilka ej tillkomma de här förut  
omnämnda. Om vi således sammanlægga lön, inqvarterings- och be-  
klädnadsersättning, så äro dessa personer uppe i, såsom jag nyss  
nämnde, 1032 kr. I sådana här fall får man lof att göra jemförel-  
ser med andra personer i ungefär samma ställning samt se till, att  
ett rättvist förhållande mellan dem blir rådande i afseende på deras  
löneförmåner. När man då ser på, huru det ställer sig med dessa  
stationskarlar — jag ber härvidlag att få hänvisa till den grafiska  
tabell, som här utdelats och som vill ingen vill jäfva eller påstå  
vara oriktig — så se vi, att statens jernvägar bjuda sitt folk betyd-  
ligt mer, än någon af de privata jernvägarne gifver sitt. Jag har  
anställt en jemförelse med en jernväg i min hemort, som jag kän-  
ner till, och jag har då funnit, att skilnaden är väsentlig. Personalen  
vid denna bana, Malmö—Billesholms-banan, har ej heller nog kunnat  
prisa sin lycka, när den öfverflyttades ifrån det enskilda bolaget till  
staten, ty den fick då en betydligt bättre ställning.

Vill man nu göra en jemförelse mellan löneförhållandena vid  
statens jernvägar och vid de enskilda banorna, så får man höra: nej,  
det går ej an; det kan man ej göra. Men, mine herrar, hvarför  
skulle man icke få göra det? Är det ej lika viktigt, att våra en-  
skilda jernvägars personal är pålitlig, punktlig och trogen, som att  
statsbanepersonalen är det? Men är det en stationskarlsplats ledig,  
så kunna herrarne vara säkra på — jag har några år haft del i  
ett enskildt jernvägsbolag, så att jag känner till förhållandena —  
att man blir öfverlupen af karlar, som tigga och be, att man skall  
hjelpa dem att få platsen. Ja, det är sina 40 å 50 sökande till  
hvarje ledig plats. När så är förhållandet, och då alla, som man  
icke kan skaffa platsen, bli missnöjda, så synes det mig vara i  
högsta grad egendomligt, att man nu vill införa en så betydlig  
löneförhöjning, som här ifrågasatts; och jag ber att få fästa uppmärk-  
samheten på, att jernvägsstyrelsens, Kongl. Maj:ts och utskottets  
förslag redan innebär en löneförhöjning i någon mån, om man nem-  
ligen gör en jemförelse med de förutvarande förhållandena. Och  
det synes mig, som om man borde i detta fall stanna vid hvad  
Kongl. Maj:ts och utskottet föreslagit.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*  
(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

Vi ha hemsökts af petitioner från alla möjliga håll, och det är ganska egendomligt att se t. ex. på alla dessa kontorsskrifvare i Stockholm. Under den tid, då jag var medlem af jernvägskomitén, var jag i hög grad hemsökt af folk i Stockholm, som ville, att jag skulle skaffa dem platser såsom kontorsbiträden, och jag har äfven några gånger lagt mig ut för dem, men då jag sedan var uppe hos vederbörande och talade om dessa personer, var det egendomligt att se, hvilka högar och packor, de ansökningshandlingar utgjorde, som insändts af personer, hvilka ville ha plats. Det lyckades mig äfven att få in två sådana platssökande, och då jag sedan träffade dessa, voro de synnerligen glada och belåtna öfver att de fått dessa platser. Men hvad ser jag nu? Jo, jag ser dessa personers namn bland dem, som nu underskrifvit petitionen och dermed söka öfva påtryckning på oss för att få högre lön. Men, mine herrar, vi få lof att tänka på, hvar detta tryck kommer ifrån i det här fallet.

Emellertid ber jag att ännu en gång få återkomma till det förslag, som herr Pegelow framställt, genom hvars antagande, såsom jag nyss nämnde, stationskarlarna skulle komma upp till en inkomst af öfver 1,000 kr. — nemligen 1,032 kr. Jag tror icke, att herr Pegelow kan neka till, att detta blir förhållandet, om hans förslag går igenom. Men jag får då lof att säga, att det förslaget förefaller mig egendomligt, om jag nemligen jemför de deri föreslagna lönebeloppen med de löner, som andra tjänstemän, andra personer ha, som ha fått kostas på sig både tid och pengar för sin utbildning. Men hvad skola dessa stationskarlar kunna? Jo, det synas af en petition, som jag fått, och deri det säges, att det af dem kräfvades, att de skola vara icke allenast kända för ordentlighet, nykterhet och skötsamhet, utan äfven att de skola vara begåfvade med en frisk och stark kropp». Der har vi således fordringarne. Dessa anspråk, som de måste uppfylla, äro ej större än de, som man vanligen ställer på hvarje ordentlig arbetare i vårt land. Äfven i fråga om dem fordrar man, att de skola vara ordentliga och trogna karlar, och att de skola hafva en frisk och stark kropp. Är *det* stora anspråk, ja, då förstår jag verkligen icke, huru man skall kunna tänka sig några mindre. Att emellertid ställa dessa karlar i paritet med och till och med öfver en sådan klass som t. ex. våra folkskolelärare på landet, anser jag vara orimligt. Dessa få ju i lön 600 eller högst 700 kr. jemte fri bostad, och om herr Pegelows förslag antoges, skulle de komma i betydligt sämre ställning än dessa stationskarlar, ty deras fria bostad är ej värd 300 kr., åtminstone ej på landet. Skulle då, som sagdt, dessa stationskarlar ha större lön, än staten bjuder och vi kunna gifva våra skollärare? Det vore verkligen, tycker jag, att gå för långt, och jag undrar, om man ej borde betänka sig i detta fall, innan man tager ett sådant steg, som här ifrågasatts. Jag åtminstone kan ej vara med derom, herr talman, utan ber att få yrka bifall till utskottets förslag i denna punkt.

Med herr Månsson förenade sig herrar *Lundell* och *Högstedt*.

Herr Boëthius: I olikhet med den siste talaren och i likhet med herr Pegelow anser jag, att, trots den beviljade löneförbättringen, stationskarlarnes ställning ytterligare behöfver i någon mån förbättras; och mot herr Ivar Månssons jemförelse med stationsskrifvarne skall jag be att få påpeka, att dessa dock kunna avancera inom tjänstemannaklassen.

Ang löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

Emellertid synes det mig ändock, att åtskilligt af hvad herr Månsson anförde kan ha sitt berättigande. Det torde verkligen vara fallet, att på landet och å små orter med billiga lefnadskostnader stationskarlarna skulle kunna vara belåtna med hvad som är föreslaget; men deremot synes det mig, att dessa inkomster äro för små på större orter, i större städer, der lefnadskostnaderna äro dyra. Och man får dock alltid komma i håg med afseende å denna personal, att om man än icke fordrar stor teoretisk kompetens af densamma, så har den ansvarsfulla platser att sköta, på hvilka menniskolif bero.

För den händelse nu, att Riksdagen i år icke skulle vilja gå in på en förbättring, så vill jag framhålla den synpunkten, att man ett följande år möjligen skulle kunna göra en ändring i denna punkt. Gående i den riktningen, att man beviljade ett större lönetillskott för stationskarlar på vissa större och dyrare orter. I sjelfva verket innebär ju redan det nu föreliggande förslaget något i den riktningen, då dessa 60 kronors förhöjning skulle förekomma vid större stationer. Jag har velat framhålla detta nu, på det att, om ett sådant förslag komme före ett annat år, man då icke måtte säga: ja, vi ha ju alldeles nyss fastställt denna lönestat, och denna synpunkt blef då icke framhållen.

Herr Kardell: I Norrland finnes det ett antal banvakter och stationskarlar, hvilka äro i åtnjutande af ett så kalladt dyrortstillägg, som uppgår till 60 kronor om året. Detta dyrortstillägg åtnjutes på grund af de i Norrland rådande egendomliga förhållandena, nemligen de svåra omständigheter, under hvilka man der måste arbeta, och i främsta rummet de höga lefnadskostnader, som der förekomma. Och den, som kan bilda sig en föreställning om de svårigheter, med hvilka t. ex. en banvakt på fjellen laborerar, i synnerhet vintertiden, då han, omgifven af snö och is, i mörker och köld och storm måste förrätta sitt tunga värf, kan ej gerna missunna dessa statens tjenare detta så kallade dyrortstillägg. Kongl. jernvägsstyrelsen har äfven föreslagit, att detta tillägg måtte fortfarande komma dem till godo, men så väl komiterade som statsutskottet hafva båda föreslagit, att detsamma måtte tagas ifrån dem. De hafva motiverat denna sin hemställan på ett egendomligt sätt, i det de nemligen säga, att i fall man skulle bevilja detta tillägg, skulle liknande anspråk komma att framställas äfven från annat håll. Denna motivering är verkligen egendomlig, ty i många år har ju

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

redan detta dyrortstillägg utgått till personerna i fråga utan att medföra sådana följder. För öfrigt är förhållandet det, att det ej för öfrigt är utan exempel, att så väl i jernvägsstaten som på andra områden sådana tillägg medgifvits på grund af förhållandena på olika orter.

Sant är, att den kontanta lönen icke skulle komma att minskas för banvakterna i Norrland, i fall Kongl. Maj:ts förslag går igenom, ty den komme att uppgå till samma belopp som nu, men att märka är, att alla öfriga banvakter och stationskarlar i hela riket hafva fått sina löner förhöjda med 60 kronor. Och det är gifvet, att banvakterna och stationskarlarne i Norrland, för hvilka förhållandena äro alldeles likadana som förut, också behöfva en förhöjning lika väl som banvakterna och stationskarlarne söderut.

Nu vill jag för öfrigt instämna i herr Pegelows yrkande på att lönen skulle höjas för stationskarlarne till 780 kronor; men min mening är, att, oberoende af den omständigheten, huruvida lönen kommer att utgå med ett belopp af 600 kronor eller 780 kronor, ett dylikt dyrortstillägg som det förut nämnda måtte beviljas stationskarlar och äfven banvakter i Norrland. Här är för öfrigt ej fråga om alla stationskarlar och alla banvakter, utan blott om sådana, som oförvitligt tjenstgjort i 15 år och befinna sig på sådana orter, der lefnadskostnaderna äro synnerligen dyra.

Nu föreligger en motion i detta ämne af herr von Stapelmohr, och det är på grund af denna motion, som jag nu vågar framställa ett yrkande. Jag ber nemligen att få yrka, att Riksdagen ville besluta, att banvakt eller stationskarl, som med godt vitsord tjenstgjort femton år i Norrland, kan, om hans tjenstgöringsort är att anse såsom särdeles dyr ort, utöfver det för befattningen fastställda högsta arfvodesbeloppet erhålla ett tilläggsarfvode af sextio kronor för år, hvilket arfvode dock vid förflyttning till mindre dyr ort indrages.

Jag anhåller, herr talman, om proposition på detta mitt yrkande.

Häruti instämde herrar *Arhusiander*, *Centerwall*, *Wallmark*, *Ström*, *Eriksson* i Qväcklingen, *Nordin* i Sättna och *Persson* i Arboga.

Herr Pehrson i Törneryd: Herr talman! Med afseende å den framställning, som gjorts af herr Pegelow och nu vunnit understöd från flera håll dels genom instämmanden och dels i särskilda anföranden, ber jag att få bemöta något af hvad herr Pegelow framhöll. Jag kan visserligen icke dervid undgå att beröra något af hvad som redan blifvit anfördt af föregående talare, men för tydlighetens skull torde kammaren tillåta mig att upprepa något af hvad som redan blifvit sagdt.

Herr Pegelow jämförde stationskarlarnes aflöning med lokomotivputsares, pumpares, kolvakters och vagnputsares och omnämnde, att den högsta aflöningen för dem var föreslagen till 720 kronor, då deremot för stationskarlarne det högsta aflöningsbeloppet skulle utgöra blott 660 kronor; förmenande alltså, att stationskarlarne vore jämförelsevis lägre aflönade än öfrige med dem likstälde af jernvägsbetjeningen. Herr Pegelow erinrade emellertid sjelf om, att utom detta högsta lönebelopp för stationskarlarne, 660 kronor, tillkomme ett hyresbidrag, som nu af utskottet höjts från 15 till 20 % af arfvodet; och efter 20 % blir det 132 kronor. Dertill får äfven läggas beklädnaden, som beräknas till 96 kronor; och då blir alltså 888 kronor hvad en stationskarl kan komma upp till, när han nått den högsta löneklassen. Emellertid kan icke ens detta sägas vara det högsta, ty såsom herr statsrådet påpekade, fins det ännu en löneklass för en del af dessa stationskarlar, nemligen för dem, som tienstgöra såsom signalkarlar, vaxelkarlar eller magasinskarlar och härför bekomma ett extra arfvode af högst 60 kronor. Lägges detta till den förra summan, kunna således vissa stationskarlar komma upp till en lön af 948 kronor.

Högsta aflöningsbeloppet för lokomotivputsare, pumpare, kolvakter och vagnputsare, med hvilka herr Pegelow vill närmast jämföra stationskarlarne, är, som jag nämnde, 720 kronor.

En föregående talare, herr Boëthius, har förmenat, att åtminstone på vissa dyrare platser stationskarlarne borde ha något högre aflöning. Ja, der vid lag vill jag anmärka, att på de allra dyraste platserna det, som skulle vara mest dyrt, väl är hyran — ty hvad beträffar födoämnen och dylikt vill jag säga, att man i allmänhet får sådant billigare i de större städerna än i de små samhällena; det vet jag alldeles säkert, ty den erfarenheten har jag sjelf gjort. Jag kan lefva billigare och bättre här i Stockholm, än jag kan göra i en småstad med något tusental invånare. Men det förhåller sig derjemte så, att, beträffande stationsbetjeningen, af 294 betjente i Stockholm icke mindre än 194 ha bostad in natura, och att af 164 i Göteborg ha icke mindre än 87 bostad in natura. Detta utjemnar de oegentligheter, som herr Boëthius framhöll, i väsentlig mån, ja, jag skulle vilja säga nästan helt och hållet; och det tror jag, att herr Boëthius sjelf skall erkänna, när han fått dessa upplysningar.

Derjemte vill jag be att få anmärka, att stationskarlarne få alla sina förnödenheter och varor fraktfritt på jernvägen; och det är naturligtvis en mycket stor fördel. När dertill kommer, hvad en föregående talare så riktigt betonade, att till hvarje ledig stationskarlsplats, icke blott vid statens, utan äfven vid enskilda jernvägar, hvilka senare ju aflöna sina stationskarlar mycket lägre än staten, man har ett tjugo- eller trettio-tal sökande, alla fullt kompetenta — föreligger då, under alla dessa förhållanden, mine herrar, något skäl att göra en förhöjning i hvad utskottet föreslagit? Jag tror det icke,

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

och jag ber därför att på dessa skäl, herr talman, få yrka bifall till utskottets förslag i denna del så väl som i de öfriga.

Herr Darin: I anledning af hvad herr statsrådet och chefen för civildepartementet yttrat gent emot mitt förra anförande, önskar jag tillägga några få ord.

Herr statsrådet hänförde sig i sitt svar, så vidt det angick mig, till sitt uttalande till statsrådsprotokollet i år samt meddelade dessutom, att man icke i egentlig mening kunde säga, att antalet betjente i och för banbevakningen minskats, utan att i hvarje särskildt distrikt fortfarande samma antal skulle finnas som förut, nemligen fyra. Det är mig icke obekant, huru dermed förhåller sig. Förut har man för dylik bevakning haft sex personer anställda inom hvarje distrikt, hvaraf emellertid två i tur och ordning verkställt reparationsarbetena inom distriktets gränser. Nu har man åter anlitat ett annat sätt för att ordna saken. I stället för att ha sex personer anställda i statens tjänst och sysselsatta på nyss beskrifna sätt, anställer man blott fyra och tager tillfälliga arbetare för reparationsarbetena. Jag har velat framhålla detta och sätta det i sammanhang med mitt förra yttrande, just emedan vid berörda missöde — som dock, rättare sagdt, var mycket mera än ett missöde, ty dervid förstördes åtskillig materiel till ganska högt värde — vid detta tillfälle, säger jag, iaktogs just, att något reparationsarbete måtte ha pågått omedelbart före händelsens inträffande. Man gjorde nemligen den iakttagelsen, att de muttrar, hvarmed bultarne fästas vid skenskarfvarne, lågo sammanförda i små högar utefter jernvägs-linien. Jag tror därför icke, att herr statsrådet hade rätt, då han betecknade händelsen som ett attentat i vanlig mening — det torde hända, att det icke alls, i någon mening, var ett attentat, utan helt enkelt ett *slarf* — och ett *slarf*, som stod i samband med den nya anordningen, som af herr statsrådet nyss antyddes.

Herr Pegelow: Jag begärde ordet endast för att berigtiga en siffra, som talaren på skånebänken anförde såsom argument mot mitt förslag om höjandet af stationskarlarnes maximilön. Han beräknade alldeles riktigt, att stationskarlarnes maximilöneförmåner, om man summerar i hop arfvode samt inqvarterings- och beklädnadsersättning, skulle uppgå till 1,032 kronor, och sade sedan, att det vore orimligt, att denna stationskarlarnes lön skulle vara så nära lika den maximilön, som kan tilldelas kontorsbiträde, nemligen 1,080 kronor. Men vid denna jämförelse glömde han att till kontorsbiträdets lön lägga de 20 procent i inqvarteringsersättning, som detta biträde åtnjuter, äfvensom den beklädnad in natura, kontorsbiträdet också erhåller, och som är mera värd än 96 kronor, då han nemligen, såsom i viss grad tillhörande befälsklassen, får en bättre beklädnad och af högre värde än stationskarlens. Summerar man i hop värdet af dessa förmåner, så skulle, äfven om man antog, att kontorsbiträdets



beklädnad ej har högre värde än den, som tilldelas stationskarl. kontorsbiträdet åtnjuta 1,392 kronor såsom maximinkomst. Det är något annat; och jag vill framhålla detta, för att herrarne icke skola få origtiga föreställningar af den der jämförelsen.

Den ärade talaren på blekingebänken gjorde sig — utan att dock på något sätt pointera det — skyldig till ett förbiseende, då han jämförde stationskarlarnes lön, 888 kronor, med de af mig nämnda vagnputsarnes med fleres maximilön, 720 kronor, utan att till detta sistnämnda belopp lägga de 20 procent i inqvarteringsersättning, som dessa vagnputsare med flere åtnjuta, och hvarigenom dessa komma upp till en inkomst af 864 kronor.

Jag har blott velat anföra dessa siffror, för att jämförelsen skulle bli riktig.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna: Mot det af en talare från Norrland framställda yrkandet om ett dyrtortstillägg för stationskarlar och banvakter i Norrland tillåter jag mig framhålla, att man i det afseendet måste något tänka på konsekvenserna. Det synes mig då, att alldeles samma skäl tala för ett dyrtortstillägg icke blott åt den öfriga jernvägspersonalen i Norrland, utan äfven åt alla öfriga statstjenare i Norrland. Detta är således en sak, som väl tål att tänka på, innan man slår in på denna bog i fråga om stationskarlar och banvakter.

Särskildt i fråga om jernvägspersonalen synes det mig vara mindre skäl att gifva dem dyrtortstillägg än andra, och det på grund af ett skäl, som jernvägskomitén framhöll, nemligen att jernvägspersonalen i sina hushållsbiljetter hade i viss mån en möjlighet att erhålla födoämnen från billigare orter än andra statstjenare.

Herr A. Hedin: Herr talman! De mycket talrika instämmanden, som hördes efter herr Pegelows föregående anförande, hvilket han slutade med att yrka en förhöjning af lönen för stationskarlar, inger mig förhoppning om, att kammaren skulle vara benägen att äfven besluta någon liten förhöjning för vissa andra betjente. med dem jemförliga, nemligen banvakterna. Jag skall därför, i anslutning till hans förslag, tillåta mig att framställa ett yrkande derom, men jag skall stanna — detta efter samråd med en del ledamöter i kammaren, som jag antager kunna ha någon kännedom om hvad som har mesta utsigten att lyckas — jag skall stanna vid blott halfva det belopp, herr Pegelow begärde för stationskarlarne, och anhålla, att kammaren behagade höja banvakternas aflöning med 60 kronor.

Med herr Hedin instämde herrar *Melin, Höjer, von Friesen, Waldenström, Eklund* i Stockholm, *Centerwall, John Olsson, Berg, Byström, Wavrinsky, Odencrants, Persson* i Arboga, *Wallis, Aulin, Sahlin, Elowson, Emthén* och *Olsson* i Kyrkebol.

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

Herr Kihlberg: Med anledning af det sista framställda yrkandet af en talare på stockholmsbanken vill jag fästa kammarens uppmärksamhet derpå, att banvakterna, som ha något mindre arfvode än stationskarlarne, likaväl alla ha förmånen af fri bostad och vedbrand. De ha icke heller den stränga tjänstgöring, som stationskarlarne i allmänhet ha, emedan de, sedan de gjort sina turer, kunna återvända till hemmet och derigenom ha någon ledighet. Jag tror därför, att den lön, som här af utskottet är föreslagen, jemförd med den öfriga betjeningens, är fullt lämplig åt dessa banvakter. Och det är i ty fall, såsom man sagt om stationskarlarne, att när en plats blir ledig, så är det mycket godt om sökande, ty dessa platser äro mycket eftersökta. Man behöfver således icke från den synpunkten göra någon löneförhöjning. På grund af hvad jag nu anfört, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Branting: I det vidlyftiga betänkande, som här föreligger, finnas ett par ord, hvori utskottet tillkännagifver sin uppfattning angående den stora frågan om de lägst aflönades inom jernvägspersonalen löneförhållanden. Det står nemligen på sid. 49, att utskottet har funnit det kongl. förslaget »konseqvent uppgjordt» samt lönebeloppen, i förening med personalens i öfrigt ganska betydliga förmåner, »fullt tillräckliga». Jag vill alls icke bestrida, att det kongl. förslaget är konseqvent uppgjordt, men det är en konseqvens i att hålla lönerna nere, som efter mitt sätt att se saken är föga afundsvärd, och som hos denna personal måste framkalla ganska bittra känslor, när den gör jemförelser med det intresse, som regeringen alltid har visat för de högst aflönade tjänstemännens löner. Denna konseqvens har gått mycket långt i detta fall. Jag ber särskildt att få framhålla den synpunkten, att det här är fråga om att åt stora grupper af arbetare, ställda i statens tjänst, arbetare, hvilka utan tvifvel måste räknas tillhöra eliten af arbetarecorpsen genom de höga anspråk, som med fog ställas på deras pligtrohet, påpasslighet och vaksamhet — det är fråga om, säger jag, att staten skall åt dem reglera löner, hvilka ställa dem ohjelpigen under det streck, som statsmagterna ansett riktigt att uppställa för åtnjutandet af medborgerliga rättigheter. När staten sjelf på de framställningar, som man understundom får höra om den väg, arbetsklassen har att slå in på för att komma till åtnjutande af medborgerliga rättigheter, gifver det svaret, att den reglerar lönerna för en stor personal, som är i statens tjänst, på det sätt, att denna personal kommer långt under strecket, så blir det också en hård dom, som derigenom uttalas öfver hela det system, som här följes.

Emellertid ber jag äfven att få framhålla, att, såsom frågan nu ligger, man icke lär kunna gå till väga på annat sätt än att man försöker göra det bästa möjliga, och det är därför jag yrkar bifall så väl till herr Pegelows förslag om höjning af stationskarlarnes maximi aflöning som till herr Hedins yrkande om höjning af både

maximi- och minimiafflöningen för banvakterna. Det försvar, som här nyss fördes för att den af utskottet föreslagna aflöningen för banvakterna vore tillräcklig, var icke så synnerligen öfvertygande, ty intet annat skäl anfördes, än att detta belopp skulle vara lämpligt. Jag tror därför, att kammaren nu bör visa något tillmötesgående mot denna stora personal i dess tjänst inom arbetsklassen genom att höja dess aflöning med dessa fattiga 60 kronor per man, om hvilka här är fråga.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statsens jern-  
vägar.*

(Forts.)

Herr A. Hedin: Herr talman! Jag anhåller att mot den ärade ledamot af statsutskottet, som nyss hade ordet, få erinra, att han med orätt framhöll den skilnaden mellan banvakter och stationskarlar, att de förra skulle hafva mindre ansträngande tjänstgöring. I samma mån som trafiken ökas och framför allt i samma mån som den allra modernaste svenska jernvägsfinanspolitik fortsättes, hvilken går ut på att draga in platser bland de underordnade, att draga in banvaktplatser, så är det påtagligt, att tjänstgöringen för banvakterna, redan förut sträng, kommer att bli ännu strängare. För öfrigt har jag icke för banvakterna begärt samma förhöjning, som af representanten för Göteborg begärts för stationskarlarne, utan nöjt mig med ett ännu blygsammare belopp.

Herr Kardell: Herr talman! Herr civilministern ansåg för sin del, att något dyrortstillägg icke bör utgå för banvakter och stationskarlar i Norrland, i det han påstod, att sådant skulle leda till den konsekvensen, att statstjenare i allmänhet skulle framställa liknande anspråk. Jag vill med anledning af detta säga, att nämnda dyrortstillägg redan sedan många år tillbaka utgått till ifrågavarande statstjenare, utan att detta ledt till de konsekvenser, som framhöllas af herr statsrådet. Det kan för öfrigt här vid lag icke blifva tal om andra tjänstemän än sådana, hvilkas inkomster närma sig existensminimum.

Herr statsrådet nämnde vidare, att det skulle vara lätt för de ifrågavarande personerna att skaffa sig sina lifsförnödenheter från andra orter, i det de kunde begagna sig af den fraktfrihet, som jernvägstjänstemännen åtnjuta. Ja, men deras inkomster äro dock icke så rundligt tilltagna, att de ha råd att göra inköp en gros af lifsförnödenheter, och endast då går det för sig att begagna sig af denna fördel. Dessa personer måste ovilkorligen göra sina inköp i minut, och då äro de hänvisade till att köpa på de orter, der de vistas, och der kunna lifsförnödenheterna vara ganska dyra. Jag fasthåller vid det af mig framställda yrkandet.

Herr Sjö: En ärad talare midt emot här yttrade, att han mottagit förslaget med bittra känslor, i hvad det angick den ifrågasatta aflöningen åt stationskarlarne. Ja, man kan ju se frågan från olika synpunkter, men jag kan försäkra herrarne, att man inom ut-

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*  
(Forts.)

skottet och äfven inom afdelningen, der denna fråga förelåg till första behandling, har sett den från alla sidor, och vi ha verkligen i detta fall gjort allt hvad vi kunnat; men vi ha icke kunnat komma till något annat resultat än det, som nu här föreligger, i det utskottet tillstyrkt Kongl. Maj:ts förslag. Man må säga hvad man vill om detta förslag; det är dock visst, att dessa betjente, nemligen stationskarlarne, såväl som banvakterna rekryteras från arbetsklassen, rekryteras från jordbruksklassen, och jag vågar påstå, att det för jordbrukarne är alldeles omöjligt att gifva sina arbetare en så stor aflöning, som här föreslås att dessa herrar skola få. Skulle jordbrukarne betala så mycket, tror jag, att det icke skulle blifva möjligt för dem att fortsätta med sitt jordbruk. Om man jemför de löner, som stationskarlarne skulle få, med folkskolelärnarnes, så skall man finna, att stationskarlarne icke äro eller blifva sämre lottade, utom tvärt om bättre, åtminstone hvad angår lärarne på landet. När man vidare vet, att skollärarne för sin examen få offra icke allenast tid — det åtgår i vanliga fall fyra år — utan också tusentals kronor i penningar, och när man vidare vet, att dessa stationskarlar och banvakter icke behöfva hafva någon annan kompetens för sina befattningar än den praktiska erfarenhet, som de få i jernvägens tjänst, så tror jag detta är en jemförelse, som tål att taga i betraktande, och gör man detta, tror jag icke, att man kan annat än bifalla statsutskottets förslag. Jag tror icke, att man dermed gör någon för när, utan man gifver helt säkert dessa betjente den lön, som de förtjena. Här har vidare framhållits af en talare på stockholmsbänken, att stationskarlarne äfven hafva tillfälle att bereda sig andra inkomster och derigenom öka sin förtjenst. Deraf kan man äfven finna, att de icke äro så tråget sysselsatta, som samme talare påstått. Den, som har sett särskildt de större stationerna, har också kunnat iakttaga, att de icke äro så upptagna med arbete, som de talare, hvilka förfäktat deras intressen, här velat påstå.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Staaff: Herr talman, mine herrar! För det första skall jag tillåta mig framställa en vördsam fråga till herr statsrådet och chefen för civildepartementet. Vi ha i dag på våra bord funnit en grafisk jemförelse i tabellform, som äfven, för så vidt jag förstod herr statsrådets yttrande rätt, af honom åberopades såsom styrkande något visst förhållande. Då jag icke känner, hvarifrån denna tabell leder sitt ursprung och då det icke torde vara möjligt att under pågående debatt kontrollera, huruvida den är i alla punkter riktig, då ju hvarje här utmärkt linies korrekthet är beroende på en hel del olika faktorer, så vågar jag fråga, huruvida herr statsrådet ansvarar kammaren för riktigheten af denna grafiska jemförelse.

För öfrigt vill jag bedja att få något skarpare belysa en punkt, som förut har, dock mera i förbigående, blifvit berörd. Det är det önskemål, jernvägspersonalen i den framställning, som finnes bifogad

herr Hedins motion, framställt, att sådana föreskrifter måtte intagas i bestämmelserna om grunderna för jernvägspersonalens aflöning, att alla betjente inom vissa kategorier efter väl vitsordad tjänstgöring skulle ega att efter vissa år uppflyttas i högre löneklass och att sammanlagda antalet tjänsteår mellan den lägsta och den högsta lönegraden icke måtte öfverstiga femton. Jag tror, att detta önskemål hos den underordnade jernvägspersonalen är så lifligt och enträget, att jag nästan föreställer mig, att icke ens en sådan höjning af lönebeloppen, som blifvit föreslagen i motionen, ligger den så mycket om hjertat som att få denna fasthet i aflöningsgrunderna införd. Det har redan under de förberedande arbetena för denna lagstiftning förelegat framställningar i denna rigtning från personalens sida, hvilka, såsom herrarne kunne se, behandlats af komitén och regeringen. För min del måste jag säga, att jag icke af det något labyrintiska resonnement, hvarmed komitén i denna fråga framkommit, egentligen kunnat få ut något annat, än att man menat, att jernvägsstyrelsen i långt högre grad än alla andra styrelser måste ega till sitt förfogande rätt att utmärka den personliga dugligheten, om den är större, och tillbakasätta den personliga mindre dugligheten eller sträfsamheten. Ja, mine herrar, detta vore utomordentligt bra, om det kunde tillämpas på statslifvet i det hela. Men jag är viss om, att om man börjar från toppen, så finnes det ingen menniska, som kan påstå, att alla Konungens rådgifvare, vare sig de, som nu sitta vid rådsbordet, eller de, som förut suttit der, öfver en bank göra skäl för samma aflöning i statens tjänst. Jag tror icke heller, att någon menniska kan påstå, att detta är fallet med landtregeringen, att alla landshöfdingar göra skäl för samma löner, och jag tror icke, att någon kan påstå, att så är förhållandet, hvilken embets- eller tjänstemannaklass man än må taga till exempel. Men om staten i allmänhet har velat sätta sina tjänstemäns billiga anspråk på fasthet i löneförhållandena öfver den fördel, som skulle ligga i en sådan der långt drifven duglighetspröfning, och om staten måhända dervid också har tagit ganska stark hänsyn till att denna pröfning mycket väl kan urarta och ofta urartar till godtycke, så kan jag åtminstone icke fatta, hvar man skall finna skäl för att just jernvägspersonalen skall bibehållas i en vida sämre ställning än andra statstjenare.

Klagomålen öfver de förhållanden, som deraf kunna uppstå, äro stora och, som jag tror, berättigade. Personalen har framhållit, dels att med det nuvarande systemet det till och med händer, att de högsta aflöningsklasserna för vissa kategorier af tjänstemän eller betjente ståna helt och hållet på papperet, därför att dessa aldrig någonsin hinna dit, och dels att detta system gifver anledning till ett godtycke, som gör, att den ena icke vet, hvarför han har blifvit tillbakasatt, under det att den andre har blifvit framskjuten, eller att, om han kan veta det, han åtminstone ser ett sådant skäl för tillbakasättandet och framskjutandet, som aldrig borde få göra sig gällande i någon styrelse.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*

(Forts.)

Nu har man försökt att soulagera de underordnade genom att påpeka en bestämmelse, som skulle införas i instruktionen, och i hvilken bestämmelse det skulle beta, att i plenum skola bland andra ärenden anmälas de allmänna grunder, enligt hvilka uppflyttning af personalen i löneklasser bör ega rum. Men med allt skäl synes mig personalen i den framställning, som finnes bifogad motionen, betona, att detta är ju blott en formel föreskrift. Det säges ju blott, hvar och huru ett visst slag af ärenden skola behandlas, men det föreskrifver alldeles icke jernvägsstyrelsen att upptaga dessa ärenden. Det är icke någon konstitutiv föreskrift, som säger, att jernvägsstyrelsen skall behandla de allmänna grunder, efter hvilka uppflyttning skall ske. Jag vägar i detta afseende vördsamligen framställa ännu en fråga till herr statsrådet och chefen för civildepartementet, nemligen huruvida det är regeringens afsigt att hålla hand öfver att det blir allvar med det halfva löfte, som sålunda uttalats till de underordnade i detta afseende. För min del har jag icke mycket stor tillit till jernvägsstyrelsens omsorg om sina underordnade, och då jag sjelf haft en personlig erfarenhet i det fallet, så skall jag bedja att med några ord få beröra densamma. Jag hade i uppdrag att sköta ett mål här vid rådstufvurätten, hvare ett par omyndiga barn till en stackars eldare, som hade dött genom olycksfall under en resa, sökte utfå ersättning enligt lagen om olycksfall till följd af jernvägs drift. Jernvägsstyrelsen hade motsatt sig denna begäran, så att det måste stämmas. Då man först kom till mig med målet, sade jag, att det föreföll mig föga möjligt att vinna, därför att man visade mig protokollet öfver ett förhör, som hade hållits med den lokomotivförare, som vid olycksfallet hade suttit på samma lokomotiv som ifrågavarande eldare, och på grund af de upplysningar, som han deri lemnat om en hel del förhållanden, vore det att befara, att olyckan kunde anses vara beroende på en förseelse af mannen sjelf eller åtminstone kunde det drifvas derhän. Emellertid, sedan jag fått höra, dels att detta förhör var hållet inför en öfverordnad, som var bestämdt emot denna utbetalning, och dels alla kamraternas uppfattning om det sätt, hvarpå detta förhör hade blifvit hållet, så öfvertog jag målet. Vi stämde och uppvisade med bevis, som väckte rättens förundran, så starka voro de rörande hvarje punkt, som här var i fråga, att det der enda närvarande vittnet hade i alla de allmänna upplysningar, som han gifvit rörande hithörande förhållanden, medelat origtiga fakta, och att det var uppenbart, att ett verkligt och svårt olycksfall förelagat. Också erhöilo kärandena enhälligt af domstolen hvad de begärde, så att jernvägsstyrelsen fick stå der med skammen.

Nu anmärkte herr civilministern i ett anförande, att byråkratien är ju ett slagord. Om herr civilministern dermed afsåg, att byråkratien är en fras, som icke har någon tillämplighet här i landet, åtminstone icke på jernvägsstyrelsen, så skall jag med ett par ord berätta om hvad som följde på detta mål. Då jernvägsstyrelsen var dömd att utgifva ett visst penningbelopp, och då domen hade vun-

nit laga kraft, så gick jag, som hade den uppfattningen, att äfven statsinstitutioner skulle betala sina skulder, till styrelsen och anhöll, med företeende af vederbörlig fullmagt, att jernvägsstyrelsen måtte göra denna utbetalning. Då svarades det: Ja, det är en så märkvärdig sak, så att vi icke hafva fått några ordentliga former för detta fall, utan en gång förut, då en sådan här utbetalning skulle göras, då gjorde vår ombudsman det, och sedan gick han till styrelsen och fick tillbaka hvad han hade utgifvit. Det var besynnerligt, svarade jag, men jag skickade emellertid till ombudsmannen i det embetsverk, der han för tillfället befann sig, och lät antyda för honom, att antingen penningarna skulle utbetalas påföljande dag eller också komme jag att lemna domen till utmätning, och då finge jernvägsstyrelsen se, huru trefligt det blefve att få ett lokomotiv eller någon annan sin egendom utmätt. Ombudsmannen förklarade, att han aldrig hört något så märkvärdigt — ja, han använde till och med ett mera vanvördigt uttryck — och han skaffade penningar inom utsatt tid. Huruvida jernvägsstyrelsen ännu har hunnit skaffa sig några former för fullgörande af ådömda skyldigheter, det vet jag icke.

*Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.*  
(Forts.)

Det är gifvet, att allt hvad vi, som hafva en helt annan uppfattning än den majoritet, som visade sig vid den föregående punkten, säga och tala här icke har mycket stort inflytande i fråga om att kunna i någon väsentlig grad omvända kammaren, men för min del vill jag uttala, att det är med svidande hjerta, som jag, för att icke försvåra möjligheten för de separatyorkanden, som hafva blifvit framställda, går in på att underlåta att här framställa ett afslagsyrkande. Då jag ser, huru personer, hvilkas arbetstid är bland de längsta och hvilkas arbete är bland de svåraste, behandlas och afspisas i sina framställningar, då kan jag icke underlåta att komma på den tanken, att man börjar bestämdt i orätt ända i detta samhälle med sina besparingar. Jag frågade för en tid sedan en man, som tjenstgjort länge i ett af våra större verk här i Stockholm — jag känner honom väl och jag försäkrar herrarne, att han icke narras, åtminstone icke, då han talar enskildt, ehuru han har en verksamhet, som gör, att jag befarar, att han narras rätt mycket offentligt — jag frågade honom: säg mig, huru lång tid arbetar verkligen presidenten i ert verk — jag menar icke med beräkning af trehundra arbetsdagar på året, utan efter afräkning af de två månaders semester och närmare en månads tjenstledighet för enskilda angelägenheter med mera, således endast den tid, då han verkligen är i verket? Högst tre timmar om dagen, svarade han. Tre timmar om dagen, upprepade jag. Ja, observera, svarade han, jag sade *högst* tre timmar om dagen.

Jag tror, att sådana exempel kunna vara lämpliga att komma i håg vid sådana här löne regleringsfrågor, och jag tror till och med, att det skulle vara synnerligen förtjenstfullt, om man kunde få en grafisk tabell, som uppstälde samtliga löne förmåner här i Sverige jemförda med arbetstiden för de respektive innehafvarne af tjänster.

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

Det är, som sagdt, med svidande hjerta, som jag underlåter ett afslagsyrkande; ty jag har den uppfattningen om vår underordnade jernvägspersonal, att det är en klass, som uti mod, rådsnarhet och offervillig pligttrohet står så högt, att man icke utan skäl kan i denna fredens armé se ett slags arftagare till de egenskaper, som fordor på andra områden gjorde vårt folk stort och ryktbart.

Jag skall emellertid inskränka mig till att vördsamt yrka bifall till de yrkanden, som blifvit framställda af herrar Pegelow och Hedin.

Herr Kihlberg: Det var med anledning af ett yttrande från den talare, som sitter främst på stockholmsbänken, som jag begärde ordet. Han ville såsom skäl för sitt förslag om löneförhöjning framhålla, att genom nu föreliggande förslag banvakternas antal skulle minskas och derigenom deras arbete blifva mera ansträngande än förut. Så är icke förhållandet, och ehuru detta redan påvisats af herr statsrådet och chefen för civildepartementet, anser jag mig dock böra påpeka, att den ärade talaren icke synes hafva rätt deruti. Banvakterna få icke något ökad arbete enligt detta förslag, ty de blifva befriade från ett arbete, som förut ålegat dem, nemligen reparationer å banan, och deras tjänst blir sålunda inskränkt till endast bevakning, och det ett ringare antal gånger öfver banlinien än förut. Sålunda finnes intet skäl till löneförhöjning deruti, att ökad tjänstgöring skulle hafva blifvit dem pålagd.

Den siste talaren har anmärkt, att löneklasserna icke skulle tillämpas mot betjeningen på ett sätt, som han ansåge förenligt med rättvisa, därför att icke alla kunde komma i åtnjutande af högsta arfvodesbeloppet. Detta låter sig dock icke göra på grund af jernvägsstrafikens säregna natur, ty samma tjänstebefattning kan vara af olika beskaffenhet, fast titlarna på tjänstemännen äro desamma. För dem finnas föreslagna löner, högre och lägre, men det finnes också stationer af olika betydelse, och därför är det nödvändigt, att dervidlag jernvägsstyrelsen har frihet att bestämma dessa löner inom de angifna maximi- och minimibeloppen, efter hvad för hvarje plats kräfves. Den ena stationen är af större vikt än den andra, och därför böra lönerna vara olika. Löneförhöjning kan emellertid ske på det sätt, att, om det är en duglig person, t. ex. stationsmästare, som sitter vid en mindre station, han kan förflyttas till en bättre, om han visat sig lämplig därför. På samma sätt med stationskarlarna. Äfven inom den kategorien finnas platser af olika vikt och med olika aflöning, om också titeln är densamma för alla. Icke kan det vara rättvist, att, om en person i början af sin tjänstgöring kommer in på en lätt skött och bekväm plats och sedan sitter qvar der, han slutligen allenast på grund af lång tjänstetid skulle komma upp i högsta löneklassen. Detta vore ej rättvist, utan man bör lemna i händerna på jernvägsstyrelsen den rätten att ordna så, att de, som äro lämpliga för de viktigare platserna, sättas



dit samt då också få mera betaldt för de viktigare tjenster, de utföra.

Slutligen vill jag också gifva ett svar åt den siste talaren på stockholmsbänken, som framställde till herr statsrådet och chefen för civildepartementet den frågan, om han ville svara för, att den grafiska tabell, som utdelats här, vore riktig. Jag vill nämna, att denna tabell utarbetats inom jernvägsstyrelsen och derifrån öfverlemnats till statsutskottet, samt att styrelsen uttalat, att den ansvarar för, att tabellen är riktig.

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

Herr A. Hedin: Den talare, som nyss satte sig, har gjort sig det onyttiga besväret att vederlägga ett påstående, som icke blifvit framställt, åtminstone icke så, att någon vederläggning med rätta kunnat mot *mig* rigtas. Jag har icke sagt, ej med ett ord antydt, att man i följd af detta förslag skulle minska antalet banvakter, göra indragning af sådana tjenster. Detta sker ändå — jernvägsstyrelsen har bestämt aldrig drömt om, att den dertill skulle begära Kongl. Maj:ts eller Riksdagens kamrars tillstånd. Nu är det dock solklart, att, om ej de hittills gällande tankereglerna blifvit afskaffade i dag genom detta statsutskottsbetänkande, man får hålla för troligt, hvad i går säkerligen var sant, att genom minskning i antalet af dessa betjente arbetsbördan för dem kommer att ökas, hvartill också är att tillägga, att på samma gång trafikosäkerheten kommer att ökas.

Jag har emellertid icke begärt ordet för att säga detta, utan för att svara min ärade vän här midt öfver, hvilken sade, att stationskarlarna hade tillfälle till extra förtjenster. Derom har jag ej sport något. Men det kan vara lämpligt att såsom motvigt mot det eventuella intrycket af hans försäkran om deras tillgång till extra förtjenster erinra om någonting, som är alldeles säkert och visst, och det är, att de hafva extra arbeten, utom tjensten, då de kommenderas af stationsinspektoren, hans fru och pigor att göra alla möjliga dräng- och pigsysslor, så att, såsom mången af dem sagt, det är villigheten och nitet i detta afscende och att de ej sätta sig upp mot sådana uppdrag, som i de öfverordnades ögon betyder mera än nitet, villigheten och dugligheten i tjensten. Och om någon vågar sätta sig emot dylika befallningar, trakasseras han eller skickas till en så kallad straffstation.

De extra förtjensterna, min ärade vän, de reduceras till intet. Men då jag i min motion vid riksdagens början påpekade ett exempel bland hundra, om det också var särskildt flagrant, att chefen för en militär-corps, som har mellan sex och sju tusen kronor i lön, absolut icke sköter sin chefsplats, utan låter den skötas af äldste kaptenen, medan han sjelf skaffar sig extra inkomst af femtontusen kronor, samt på sådant skötande af sitt embete skall grundlägga pensionsrätt, då var den ärade ledamoten icke med om att föreslå en skrifvelse till Kongl. Maj:t.

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

Herr vice talmannen Danielson: Herr talman, mine herrar! Jag har begärt ordet för att fästa kammarens uppmärksamhet på en omständighet, som jag funnit icke vara beaktad. Om nu t. ex. kammaren skulle bifalla något af de yrkanden, som här framställts och som afvika från utskottets förslag, så kunde, då Första Kammar-  
ren bifallit detta förslag, det lätt hända, att hela frågan vore förfallen. Detta antar jag, att man från visst håll naturligtvis gerna skulle önska. Men vi, som verkligen önska, att denna fråga löses, vi böra sannerligen ej hoppa på något af de nya yrkanden, som gjorts, och dermed vålla, att hela frågan kanske fölle. Det är ej alls säkert, att det kan blifva gemensam votering om denna sak, derom lär vara olika uppfattningar. Jag antager, att, om denna kammare fattar annat beslut än om bifall till utskottets förslag, kammaren ock skall med samma majoritet söka undertrycka en gemensam votering. Då vore hela frågan fallen. Det är härpå, jag velat fästa herrarnes uppmärksamhet.

Men derjemte vill jag nämna några ord med anledning af hvad som sagts från stockholmsbänken. Jag medger, att de talarne kunna hafva rätt från den synpunkt, de se saken, och den omkrets, de känna. Men jag vill säga, att de icke hafva någon erfarenhet om hvad dessa penningar betyda på landet. Här är fråga om, att dessa betjente skulle få sexhundrasextio och sjuhundratjugu kronor i lön samt derjemte hyresbidrag och beklädnadspersedlar. Detta är ej obetydligt. Ty, mine herrar stockholmare, om ni hade reda på förhållandena å landsbygden, så skulle ni veta, att man för denna summa kan byta sig till femtio à sextio tunnor spanmål. Och jag hemställer till landtmännen, hvad femtio à sextio tunnor råg eller korn för en enda person betyder i arbetsafgift. Kunna landtmännen aflöna sina arbetare på detta sätt med så många tunnor spanmål? Det är en ren omöjlighet. Att penningar här i Stockholm ingenting betyda, är beklagligt, men på landet är denna aflöning mycket hög.

Om vi skulle gå längre, skulle vi rent af förstöra hvad den värde talaren så patetiskt utropade, att här vore fråga om en fredens armé. Ty det finnes en fredens armé äfven i andra yrken än stationskarlarnes och banvakternas. Det är hela landsbygdens arbete, det gäller, det är all industri och näring på landet, som det är fråga om. Och vi skola ej skaffa dessa betjente så höga löner, att det icke blir möjligt för landtbruket och industrien att erhålla ordentligt folk. Den faran är också att beakta.

För mig är det hufvudsaken att ej gå längre, än hvad billigt är. Ty att rätta sig efter stockholmarnes uppfattning går icke an. Här förslå inga penningar, ett hundra kronor mer eller mindre hafva här ingen synnerlig betydelse.

Jag skulle verkligen beklaga, om man skulle ställa denna fråga så, att man skulle undertrycka all rättvisa i jernförelse med andra arbetare i vårt land. Detta förhållande jemte det, att, om man vill frågans lösning, man ej bör ställa hinder i vägen därför, gör, att

jag hoppas, det denna kammare icke skall falla på den idén att genom dessa sextio kronor äfventyra, att hela frågan faller. Om rättelse för öfrigt är nödvändig, kan sådan ske vid en annan riksdag, för så vidt framställning derom kommer och det finnes utredning om, att rättelse är nödig för någon ort. Jag tror nog, att Riksdagen då skall vara villig att vidtaga sådan. Men om man nu gör denna ändring, kan hela frågan vara fallen. Och det kan ej vara lämpligt att låta frågan falla, så långt kommen som den nu är.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr A. Hedin: Nej, det kan väl hända, att den siste talaren har rätt i det, att kammarens majoritet icke vill bevilja vare sig 120 eller 60 kronor — det behöfves naturligtvis att hafva dem sparda, när det gäller att inrätta nya högre embeten. Men om kammaren i det fallet rättar sig efter vice talmannens uppfattning, lär det åtminstone icke komma att bero af, att det skrämnskottet lossades nyss, att ingen gemensam votering kan bli af. Det skulle förundra mig, om det finnes ett halft dussin personer i Riksdagen, som hysa en sådan mening. Skulle så vara, att man icke finge gemensam votering i denna fråga, då vore dermed, så vida vi sedan skulle vara konsekventa, gemensam votering i statsregleringsfrågor afskaffad. I precis sådana frågor som denna har förut gemensam votering egt rum.

Herr Bergendahl: Uppkallad till följd af hvad herr vice talmannen nyss yttrat med anledning af herr Hedins yrkande, ber jag att få tillkännagifva, att jag, ehuru landtbo, i detta afseende huser samma åsigt som herrar stockholnare. Det är icke så ofta, det är fallet. Men det tyckes denna gången vara så.

Gent emot herr Kihlberg, som menade, att dessa banvakter icke hade så synnerligen svåra åligganden, får jag säga, att jag är af en annan mening. Deras uppgifter äro både ansträngande, magtpåliggande och ansvarsfulla.

Nu nämnde herr Kihlberg den förmån, de besitta i fri bostad. Ja, det är sant. Men man må observera, att, då en banvakts lön är upptaxerad till något öfver 800 kronor, värdet å i denna ingående bostad och vedbrand är upptaget till 120 kronor. Detta är enligt mitt förmenande allt för högt, enär i många delar af landet dessa banvaktstugor äro förlagda i öde skogstrakter, med hänsyn hvartill man väl får medgifva, att en uppskattning till 120 kronor per år är orimligt. Jag tycker, att hälften, eller 60 kronor, kunde vara lagom, eller jemnt det belopp, hvarmed herr Hedin yrkar löneus höjande. Jag förundrar mig icke öfver, att regeringen och statsutskottet sökt tillse, att administrationen af jernvägar måtte bli så billig som möjligt för att derigenom öka nettobehållningen. Men

Ang. lönc-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.  
(Forts.)

jernvägarne äro icke tillkomna för att i första rummet skaffa staten inkomster. När jernvägarnes anläggning först beslutades, tog man ej hänsyn härtill, utan till den direkta nytta, de skulle bereda landet. Då denna nytta enligt mitt förmenande är af större betydelse än den nettoinkomst, jernvägarne kunna lemna, hemställer jag till herrarne, om icke våra jernvägstjenstemän från toppen och ända ned, från den högste till den ringaste, böra sättas i ett sådant ekonomiskt förhållande, att man med rätta kan fordra, att dessa, som måste vara utvalda personer hvar och en inom sitt område, skola kunna med pligtrohet sköta sina åligganden.

Herr vice talmannen Danielson: Herr Hedin har förklarat, att en gemensam votering skall kunna komma till stånd. Men jag vill minnas, att herr Hedin har haft vexlande åsigter i dylika frågor som denna. Det har händt, att han efter några års förlopp fått en annan uppfattning om en sak, än som han förut haft i afseende på gemensam votering i ungefärliga frågor som denna. Det kan gå så nu, äfven om det blott får förflyta några dagar. Det är ingen säkerhet i det fallet. Det vill jag framhålla.

Hvad det beträffar, att herr Bergendahl instämmer med stockholmarne, så har han troligen gjort detta icke som landtbrukare, utan som ryttmästare.

Herr A. Hedin: Jag tillåter mig uppmana herr Danielson att uppgifva något bevis för rättigheten af den beskyllning, han uttalade. Jag förklarar, att den är sanningslös.

Herr Bergendahl: Jag tillåter mig blott att säga gent emot vice talmannen, att jag tilltror mig att förstå tillvarataga jordbrukets intressen likaså bra som han.

Herr vice talmannen Danielson: Ja, om herr Hedin vill gifva mig anstånd en dag eller två eller till protokollets justering, skall jag åtaga mig att bevisa, hvad jag sagt. Herr Hedin var i år emot gemensam votering i krigsarkivariefrågan, men har varit för gemensam votering i en annan liknande fråga. Jag skall nog söka upp bevis och gifva besked, om det behöfs.

Herr A. Hedin: Ehuru jag för min del vågar hålla före, att det riktigaste är, att man har bevisen till reds, då man framställer en beskyllning, skall jag gifva den begärda respiten och ännu längre. Men därför att jag en gång talat emot *ett* förslag om gemensam votering och en annan gång för *ett annat*, har jag därför ej behöft göra mig skyldig till inkonsequens, emedan de förhållanden, som förelegat, varit olika. Den ena gången har ett ärende, af grunder, som jag kunnat anföra, icke bort göras till föremål för gemensam

votering; en annan gång har förhållandet varit ett annat. Förmodligen har det så varit ock med herr vice talmannen, att han ena gången varit *emot* och andra gången *för* en gemensam votering, då olika förhållanden förelegat. Deri ligger ingen inkonsequens.

Ang. löne-  
reglering för  
personalen vid  
statens jern-  
vägar.

(Forts.)

Herr vice talmannen Danielson: Sedan herr Hedin i viss mån erkänt rättigheten af mitt anförande, skall jag icke nu längre uppehålla mig vid den saken eller vidare besvåra kammaren härmed.

Herr A. Hedin: Jag ber att få spika fast till denna dagens protokoll, att herr Danielson här har uppträdt och sagt något, som han *måste* veta icke vara med sanna förhållandet öfverensstämmande. Jag har hela kammaren till vittne.

Herr O. Olsson från Stockholm: Jag ber att få instämma i anförandet af herr Pegelow och i det yrkande, han framställt.

Öfverläggningen var slutad. Beträffande till en början aflönningen för stationskarl hade yrkats *dels* bifall till utskottets förslag oförändradt och *dels* bifall till detsamma med den af herr Pegelow föreslagna ändring. Herr talmannen gaf propositioner på hvardera af dessa yrkanden och fann det senare yrkandet hafva flertalets röster för sig. Som votering likväl begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande voteringsproposition:

Den, som i fråga om sjette punkten af statsutskottets förvarande utlåtande n:o 57 vill, att högsta arvodet till stationskarl skall bestämmas till 780 kronor, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren beslutat, att nämnda arvode skall utgöra 660 kronor.

Omröstningen visade 108 ja och 107 nej; och hade kammaren således beslutat enligt ja-propositionens innehåll.

Efter det herr talmannen vidare till proposition upptagit de yrkanden, som förekommit i fråga om aflönningen för banvakt, afslog kammaren utskottets hemställan och biföll det af herr Hedin under öfverläggningen framställda förslag.

Slutligen och med afslag å det af herr Kardell gjorda yrkande biföll kammaren hvad utskottet i öfrigt hemställt och föreslagit.

*Mom. b.*

Bifölls jemväl.

Då tiden nu var långt framskriden, uppsköts den vidare behandlingen af föreliggande utlåtande till kl. 7 e. m., då detta sammanträde, enligt utfärdadt anslag, komme att fortsättas.

### § 5.

Anmälades och godkändes inkomna förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen, nemligen från

Sammansatta stats- och lagutskottet:

n:o 62, i anledning af väckta motioner angående ändring i presterskapets aflöningsförhållanden;

n:o 67, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående lönereglering för lärare vid småskolor med mera;

n:o 68, i anledning af Kongl. Maj:ts till Riksdagen gjorda framställningar dels med förslag till förordning angående skyddskoppypningen i riket, dels ock om höjning af anslag dertill;

n:o 69, i anledning af dels Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar med afseende å delning af Hernösands stift, dels ock Kongl. Maj:ts proposition n:o 21 med förslag till lag om ändrad lydelse af §§ 2 och 5 i förordningen angående allmänt kyrkomöte den 16 november 1863; samt

n:o 70, i anledning af dels Kongl. Maj:ts proposition n:o 37 med förslag till lag angående vapenöfning för utrönande af härens krigsberedskap, dels Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under fjärde hufvudtiteln i punkten 30 gjorda framställning om anslag till försöksmobilisering, dels ock Kongl. Maj:ts proposition n:o 38 angående dagaflöning åt värnpliktig vid tjenstgöring i visst fall under år 1898; samt från

lagutskottet:

n:o 63, i anledning af väckta motioner om ändrade bestämmelser angående styrkande af hinderlöshet för ingående af äkten-skap;

n:o 64, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag om beräkning i vissa fall af tid, som afses i förordningen

angående patent, i lagen om skydd för varumärken och i lagen om skydd för vissa mönster och modeller;

n:o 65, i anledning af väckt motion angående ändrade grunder för den kommunala beskattningen; samt

n:o 66, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 10 § i kongl. förordningen angående lagfart å fång till fast egendom den 16 juni 1875.

### § 6.

Justerades ett protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 4,5 e. m.

In fidem

*E. Nathorst Böös.*

---