

**Nr 116.**

Av herr **Bogren m. fl.**, *om dyrtidstillägg åt vissa tjänstemän av lägre grad vid statens järnvägar.*

På grund av Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 164 till 1907 års Riksdag, som i huvudsak av densamma bifölls, blev en omfattande reglering av lönerna för statens järnvägars personal samma år genomförd. Det har gjorts gällande, att de löneförbättringar, som därigenom inträdde för personalen, voro så avsevärda, att de nu tillämpade avlöningsbestämmelserna bort äga bestånd en längre tid framåt. Sett i jämförelse med det dessförinnan gällande avlöningsreglementet, vilket för vissa personalgrupper upptog så små lönebelopp (480—780 kronor per år), att en existens på desamma då var otänkbar, skall det villigt medgivas, att den lönereglering, som genomfördes år 1907, ävägabragte drägligare levnadsförhållanden för statsbanepersonalen, emedan ju regleringen grundade sig på prisleförhållandena åren närmast före 1906. Det torde emellertid knappast kunna förnekas, att, för den lägre personalens vidkommande, avlöningen i många fall icke ens år 1907 höjde sig över existensminimum, i synnerhet som stegringen av priserna å livsförnödenheter ej avstannade och grunderna för regleringen sålunda ej voro fullt tillämpliga.

Det förhåller sig nu så, att den fortgående stegringen å förnödenhetsvaror sedan ovannämnda år gjort sig allt mer och mer kännbar för den lägre järnvägspersonalen. Sedan tiden intill år 1912 hava nämligen livsmedelspriserna i allmänhet varit i ständigt uppåtgående. Av kungl. kommerskollegii statistik framgår, att medelökningen sedan år 1905 till och med 1912 för hela landet utgjort omkring 16 % och beträffande hyrespriserna hava dessa under

samma tid i medeltal över hela landet ökats med, för ett rum och kök 14,2 % och för två rum och kök 14,1 %. Vad denna ökning innebär för exempelvis en tvåbarnsfamilj kan också av nämnda statistik utrönas. Oavsett hyresökningen belöper sig nämligen merkostnaden till omkring 270 kronor per år. Härtill kommer då en förhöjning av hyres- och vedpriset, som i medeltal kan uppskattas till omkring 56 kronor per år, vadan man lär kunna fastslå att, för en familj av ovannämnda storlek, den totala ökningen av kostnaden för det oundgängliga redan år 1912 belöpte sig till minst 300 kronor per år. Det torde vara en känd sak, att efter den nu nämnda tiden någon ändring av förhållandena icke inträtt utan tvärtom, att prisstegringen är allttjämt fortgående, och då så är, anse vi det vara synnerligen av behovet påkallat, att statsmakterna vidtaga åtgärder till förhindrande av den fara, som synes hota däri, att järnvägspersonalen i sitt viktiga värv betungas med allt för hårda näringsbekymmer.

Verkningarna av de abnormt låga lönerna, som tillkommo personalen före år 1907, bestående i skuldsättning för det nödvändigaste, ha ännu ej upphört och så kommer härtill, att samma utväg i många fall ytterligare måste tillgripas, då vad som skolat avsättas till skuldernas betalande, om den utgående lönen i något fall kunnat beräknas härtill, i stället uppslukats av en fortgående prisstegring, med påföljd att situationen för mången ter sig hopplös. I alla tonarter klagar nu också personalen sin nöd och det bör enligt vårt förmenande icke lämnas obeaktat, att dess klagomål har starka skäl för sig.

I fråga om för vilka personalgrupper det kan anses föreligga det allra största behov av en tillfällig löneförbättring hålla vi före, att, ehuru det givetvis ej kan förnekas, att alla tjänstemännen hava ekonomisk känning av nu rådande höga levnadskostnader, det ändå måste få anses att de, vilkas avlöning är fastställd till relativt låga belopp, hava de största svårigheterna att på ett någorlunda sorgfritt sätt draga sig fram.

Järnvägstjänstemännen äro som bekant uppdelade i två stora huvudkategorier, benämnda »högre» och »lägre». För båda kategorierna gäller såsom regel, att begynnelselönen, vilken för de förstnämnda utgör 1,500 kronor och för de sistnämnda 840 kronor per år, träffar respektive befattningshavare vid tämligen unga år. Med treåriga mellanrum inträda löneförhöjningar för de förstnämnda

med 300 kronor och för de sistnämnda med 60 kronor per år för var gång, intill dess en lön av 1,200 kronor uppnåtts, då även dessa senare träffas av förhöjningar å 300 kronor, därest de uppnått befattning som berättigar dem därtill. Påföljden härav blir sålunda, att de lägre personalgrupperna stanna i de relativt låga lönegraderna till jämförelsevis hög levnadsålder, då familjerna i allmänhet äro som störst och kostnaden för barnens skolgång och uppfostran är för handen; ett förhållande, som icke gör sig gällande med avseende å den förstnämnda kategorien, vars löner stiga hastigare upp till den tidpunkt då motsvarande familjeförhållanden för dem inträda.

Det är vid bedömandet av dessa förhållanden, som vi funnit, att det kan råda olika behov för personal med lika inkomst. Att exempelvis vid 25—30 års ålder kunna leva drägligt på en inkomst av 2,000—2,500 kronor per år torde få anses lättare än att vid 40—50 år, med en i många fall stor familj, draga sig fram med samma eller betydligt lägre årsinkomst. Å andra sidan förhåller det sig förvisso så, att, särskilt bland de tjänstemän som tillhöra den så kallade högre kategorien, finnas grupper, som på grund av sin tjänsteställning och andra förhållanden av naturliga skäl kommit att få andra levnadsvanor och på vilkas ekonomiska förhållanden de stegrade förnödenhetspriserna helt säkert inverkat i minst lika hög grad. Med avseende å dessa inse vi allt för väl, att en förbättring även för dem kan vara nog så behövlig. Det råder emellertid den allmänna uppfattningen, att löneskillnaden mellan vissa av dessa högre och några av de så kallade lägre tjänstegrupperna är större än som motsvarar skillnaden i tjänstemannaställningen och dessutom föreligger en nyligen avslutad utredning rörande vissa personalförhållanden vid statens järnvägar som tydligen anger, att ett avsevärt antal befattningshavare av högre grad kan ersättas med *billigare* personal. På grund av dessa omständigheter anse vi oss förhindrade att i detta sammanhang påyrka någon särskild löneförbättring åt de nämnda tjänstegrupperna.

Då vi nu åsyfta att medverka till beredande av lättnader mot dyrtiden för de *mest behövande*, så hava vi ansett, att bland dem böra inräknas alla de tjänstemän, som i statens järnvägars arvodesstat, under benämningen »tjänstemän av lägre grad», äro upptagna med ett arvode av kronor 2,100 och därunder, och anse vi, att den personal det här är fråga om, har så maktpåliggande och ansvars-

full tjänst, att det är statsmakternas plikt att tillse det deras levnadsvillkor ej orsaka dem minskad kroppslig och andlig vigör, varav trafikens säkerhet oavvisligen är beroende. Formen för en åtgärd i antydd riktning kan väl, såvida den, såsom nödigt är, skall kunna snarast vidtagas, näppeligen bli någon annan än *dyrtidstilläggets*. Det torde dock ligga stor vikt uppå, att en sådan tillfällig löneförbättring i görlig grad anpassas dels efter det gällande avlöningsreglementet och dels efter de prisförhöjningar, som enligt tillgänglig statistik visas hava inträtt (för en mindre familj — man hustru och två barn) sedan nuvarande lönebeloppen fastställdes. Även andra omständigheter synas oss böra beaktas, nämligen dyrtidens mer eller mindre kännbara inverkan. Sålunda hava vi gjort oss förvissade om, att dyrtidsförhållandena i högsta grad inverkat på den sortens trafik- och maskinpersonal, som är placerad i den rörliga trafiken och på stationerna. Av denna personal kräva såväl tjänste- som levnads- och familjeförhållanden betydligt mera i såväl materiellt som i andra hänseenden än som är fallet med personal, som är placerad något utom de centrala punkterna (stationerna) och vilka icke hava med den egentliga driften eller med allmänheten att göra, nämligen banvakterna. Då det i verkligheten förhåller sig så, att, för en stor del av övriga personalen, prisförhöjningarna gå över det förut nämnda medeltalet, så torde det för banvakternas vidkommande stanna vid belopp, som betydligt understiger medeltalet. Dessa äro mindre underkastade flyttningskostnader och hyresfluktuationer. De bo i allmänhet rätt oberoende i sin stuga, oftast med tillhörande jord och även i någon mån kofoder, och även ifråga om levnadsförhållanden i övrigt äro kraven något annorlunda.

Utgående från vad som nämnts, att prisförhöjningen under perioden 1905—1912 rör sig omkring 300 kronor, torde det för närvarande sprungit än högre upp, men vi anse oss likväl böra stanna vid att förorda detta belopp såsom dyrtidstillägg från och med år 1915 för alla de tjänstemän av lägre grad (utom banvakterna), vilka hava ett arvode av 2,100 kronor och därunder. För banvakterna anse vi på anförda grunder ett belopp av 120 kronor såsom dyrtidstillägg vara väl avpassat.

Vad som nu föreslagits avser blott att, intill dess en förvisso behövlig reglering av statsbanepersonalens löner kan bli genomförd, lindra de svåraste följderna av inträffade dyrtidsförhållanden.

På grund av vad som sålunda anförts få vi vördsamt anhålla,

att Riksdagen ville besluta, att dyrtidstillägg från och med 1915 må tilldelas banvakt vid statens järnvägar med 120 kronor samt 300 kronor till en var av den övriga personalen av »lägre grad» och vars löneinkomster utgöra högst 2,100 kronor.

Stockholm den 26 januari 1914.

*Oscar Bogren. Erik Röing. Felix Hamrin. G. Kronlund.*  
*Herm. Carlson. Julius Söderbom.*