

Nr 158.

Av herr **Olsson** i Morastrand **m. fl.**, om tillfälligt understöd åt *f. d. befattningshavare vid Mora—Vänerns och Östra Värmlands järnvägar samt sådana befattningshavares efterlevande.*

Genom riksdagens beslut år 1916 förvärvades för svenska statens räkning de Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelarna Mora—Persberg med bilinjen Brintbodarna—Malung samt Persberg—Kristinehamn och Malung—Limesforsen.

Såsom villkor för detta statsinköp stipulerades bland annat, under viss, numera fullgjord förutsättning, att järnvägens personal skulle beredas frihet att förvärva rätt till pension sålunda:

för egen del antingen enligt lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänsteman vid statens järnvägar efter därför gällande grunder och med beräkning av arvode i statens järnvägars tjänst eller ock enligt grunderna i stadgarna för Understödsföreningen Mora—Vänerns och Östra Värmlands järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa och med beräkning av avlöning i den enskilda järnvägens tjänst enligt vid övergången gällande löneavtal, och

för efterlevande antingen enligt de i reglementet för statens järnvägars änke- och pupillkassa stadgade grunder och med beräkning av arvode i statens järnvägars tjänst eller ock enligt grunderna i stadgarna för understödsföreningen och med beräkning av avlöning i den enskilda järnvägens tjänst enligt vid övergången gällande avtal.

Beträffande sådana järnvägens befattningshavare eller deras efterlevande, som redan åtnjöt pension, stipulerades, att det skulle åligga staten att fullgöra de förpliktelser, som Understödsföreningen Mora—Vänerns och Östra Värmlands järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa mot dem innehade.

Avsikten med ovan återgivna villkor angavs uttryckligen vara, att järnvägens pensionstagare icke skulle bliva sämre ställda än pensions-tagarna vid statens järnvägar.

Denna grundsats avsågs tydligen att bliva gällande jämväl mot de järnvägens befattningshavare eller deras efterlevande, vilka redan åtnjöto pension, fastän den ej fick ett fullt klart och tillfredsställande uttryck i överlåtelsehandlingen. Hur som helst, hava dessa pensionstagare genom järnvägsöverlåtelsen och den starka reduktion av penningvärdet, som sedan dess inträffat, råkat i ett i så hög grad bekymmersamt ekonomiskt läge, att hjälp från statens sida synes böra påkallas.

Deras pensioner understiga med något undantag existensminimum. Hade järnvägsöverlåtelsen icke kommit till stånd, är det tydligt, att järnvägsbolaget med hänsyn till dyrtiden måst träda hjälpande emellan. Ännu i fjol, medan bolaget befann sig i likvidation, beviljades därifrån en sådan mindre krigstidshjälp. Nu stå pensionstagarna hjälplösa. De kunna icke vända sig till sin förra principal, och av statens krigstidshjälp kunna de icke bliva delaktiga, då de icke äro f. d. befattningshavare i statens tjänst.

Då de emellertid förbrukat sina krafter i ett numera av staten övertaget företag, som även förut haft offentlig karaktär, synes det obilligt, om de under nuvarande kristid icke skulle kunna komma i åtnjutande av någon förbättring från det allmänna i sina synnerligen lågt beräknade pensionsförmåner.

Denna synpunkt har varit avgörande för Kungl. Maj:t, när dels sådana f. d. befattningshavare vid Trollhätte kanalverk, Göteborgs hamnstyrelsens bogseranstalt Ström—Ivarslund samt Södertälje kanalverk, vilka redan vid statens övertagande av nämnda inrättningar voro i åtnjutande av pension, dels änkor och barn efter befattningshavare vid nämnda inrättningar, vilka pensionerats före statens övertagande av desamma, av Trollhätte och Södertälje kanalverks inkomster tillerkänts tillfälliga understöd, motsvarande den krigstidshjälp, som skulle tillkommit dem, därest nådiga kungörelsen den 19 juni 1917 varit å dem tillämplig.

För beredande av motsvarande hjälp åt de pensionstagare vid Mora—Vänerns och den däri uppgångna Östra Värmlands järnvägar, varom här är fråga, skulle icke något större anslag erfordras. Önskvärd exakt utredning i detta avseende har till motionstidens utgång icke kunnat verkställas, men enligt uppgift äro de icke flera än några tiotal. Om än större, skulle något till sitt belopp avskräckande anslag icke erfordras, ens om riksdagen i detta sammanhang funne anledning att be-

vilja krigstidshjälp jämväl åt de övriga pensionärer inom landet, som intaga en med här ifrågasatt grupp av pensionstagare åtminstone i viss mån jämförlig ställning, nämligen dels sådana förutvarande befattningshavare vid andra av staten övertagna enskilda järnvägar (Väst-kustbanan, Malmö—Kontinentens järnväg, Örebro—Köpings järnväg m. fl.), vilka med pension lämnat sin anställning vid den enskilda banan före dess övertagande av staten, dels ock pensionsberättigade änkor och barn efter befattningshavare vid dylika banor, vilkas anställning likaledes upphört före banans övertagande av staten.

Då det principiella motståndet mot beviljande av krigstidshjälp av här ifrågasatt slag åtminstone, som ovan visats, i ett fall uppgivits och då dess medgivande åt här ifrågasatt pensionstagare icke skulle ställa något nämnvärt anslagskrav på statskassan, men bereda de ifrågasatt pensionstagarna en synnerligen välbehörlig hjälp, hemställes vördsamt,

att riksdagen måtte för innevarande år bevilja sådana f. d. befattningshavare vid Mora—Vänerns och Östra Värmlands järnvägar samt sådana befattningshavares efterlevande, vilka icke av staten erhålla krigstidshjälp, ett tillfälligt understöd motsvarande vad som under detta år kan komma att beviljas f. d. befattningshavare i statens tjänst och deras efterlevande.

Stockholm den 21 januari 1919.

A. Olsson.
i Morastrand.

Carl Jansson,
i Edsbäcken.

Fredr. Aarnseth.

A. Hansson,
i Rättvik.

L. Alvin.

L. J. Hagman.

J. P. Igel.

Alfred Persson,
Björnsbyholm.

Bernh. Eriksson.