

Nr 317.

Av herr **Johansson, Johan Peter**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående förtidspension och avskedsersättning åt vissa tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader.*

I proposition nr 202 har Kungl. Maj:t hemställt om förtidspension och avskedsersättning åt vissa tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader.

Vid bedömandet av denna fråga, vilken föranletts av de statliga järnvägsbyggnadernas minskade omfattning, har vederbörande departementschef utgått från en jämförelse mellan ifrågavarande järnvägsbyggnadstjänstemän och bl. a. före pensionsåldern i samband med 1925 års omorganisation av försvarsväsendet entledigade statstjänare. Beträffande dessa senare gällde det, anför statsrådet, genomgripande förändringar av organisatorisk art, med vilka befattningshavarna tidigare icke haft anledning att räkna. Vad den för järnvägsbyggnaderna anställda personalen angår, ligger det, enligt statsrådets mening, i sakens natur, att dess antal måste växla med omfattningen av byggnadsföretagen, samt att den i mån av arbetenas upphörande icke längre blir erforderlig, vadan tjänstemännen vid järnvägsbyggnaderna åtminstone icke i allmänhet haft anledning att räkna med fortsatt anställning intill uppnådda pensionsålder.

Att omfattningen av järnvägsbyggnaderna skulle växla från tid till annan har man kunnat förutse, men att en inskränkning, som går ut på helt upphörande av desamma, skulle komma till stånd har väl knappast någon för ett 10-tal år sedan tänkt sig. Tvärt om var man då och tidigare av den uppfattningen, att landets behov av ökade järnvägskommunikationer särskilt i Norrland icke inom överskådlig tid skulle vara fyllt. Samtidigt med den allmänna utvecklingen försiggick utvecklingen av järnvägsnätet eller av förefintliga anläggningar såsom bangårdar m. m. Det ansågs också på den tiden, då stora utvidgningsplaner i avseende å järnvägarna såsom vårt förnämsta kommunikationsmedel voro å bane, helt naturligt, att järnvägsbyggnaderna mer och mer organiserades såsom en permanent institution. Detta gjorde sig märkbart särskilt beträffande omsorgen om personalen, vilken fick en fastare och säkrare ställning samt sina förhållanden i övrigt reglerade i nära överensstämmelse med vad som gällde för personalen vid de trafikerade järnvägarna. Åren närmast före år 1918, då de fast anställda järnvägsbyggnadstjänstemännen såsom ett uttryck för hur

pass stadigvarande, man betraktade deras anställning, gjordes delaktiga av en statens pensionskassa, hade man bl. a. kommit så långt i järnvägsbyggnadsarbetets anpassning efter permanenta behov, att ett stort antal unga tjänstemän nyanställdes för att undergå utbildning efter särskild plan och för att på detta sätt göras ägnade till befälsposter, som man ansåg sig i framtiden komma att få ökat behov av. Att de »fast anställda» tjänstemännen icke blott av den benämning, man givit dem, utan även på grund av sagda förhållanden skulle anse sin anställning fast är ju tämligen självfallet — ett antagande, som arbetsledningen för övrigt funnit anledning nog så eftertryckligt bekräfta. För reglering av personalbeståndet med hänsyn till förekommande växlingar i järnvägsbyggnadernas omfattning hade man de extra och tillfälliga tjänstemännen, vadan de fast anställda med ytterligare fog kunde betrakta sig såsom utgörande en tjänstemannastam, vilken icke behövde därav beröras.

Ingen tänkte väl för ett 20-tal år sedan, då strävandena för ett stabiliserande av järnvägsbyggnadernas organisation började göra sig mera märkbara, på den utveckling, som automobiltrafiken sedermera undergått och den inverkan, densamma skulle få på det fortsatta järnvägsbyggnaderna. De förändrade förhållandena härutinnan, vilka bl. a. fått ett uttryck i riksdagens beslut att i stället för järnvägslinje anordna en omnibuslinje Övertorneå—Pajala, är vad som i verkligheten gjort, att man i avseende å samfärdseln kommit att tillmäta järnvägarna mindre betydelse än förr. Denna hastigt påkommande utveckling var för dem, vilka nu gått och grånat i järnvägsbyggandets tjänst, lika svårt att förutse som för civila befattningshavare vid armén och marinen att efter 1914 års utvidgning av försvarsväsendet förutse den politiska strömkantring, vilken ledde till 1925 års försvarsorganisation. I motsats till föredragande statsrådet anser jag därför, att järnvägsbyggnadstjänstemännen i detta fall äro mer än väl jämförbara med civila löntagare vid armén och marinen.

För de tjänstehavare vid försvarsväsendet, vilka avses i riksdagens beslut år 1925 (svensk författningssamling nr 10 år 1926) finnas i motsats till järnvägsbyggnadstjänstemännen inga bestämmelser fastställda, utan hava deras lönevillkor bestämts från fall till fall, vilket tyder på mera lösliga anställningsformer. Enligt sagda beslut skulle emellertid övertaliga verkmästare vid armén och marinen, för vilken man kan räkna med en högsta lön i medeltal å A-ort av 4,260 kronor, tilldelas en förtidspension av 2,250 kronor. De nu till förtidspension ifrågasatta järnvägsbyggnadstjänstemännen hava en lön å A-ort av 4,026 kronor. Skulle dessa proportionsvis erhålla lika stor del av lönen i förtidspension som nämnda verkmästare, så finge man räkna med ett belopp av 2,126:40 kr. Järnvägsstyrelsen har emellertid i sitt alternativ B² för dem förordat ett högsta pensionsbelopp av 2,436 kr., dock med skyldighet att fortfarande erlägga pensionsavgifter med i genomsnitt 140 kr. per år. Värdet av redan erlagda pensionsavgifter uppgår enligt gällande pensionsreglemente för tiden 1918—1929 till 30 % av avgiftspensionsunderlaget (812 kr.) eller 243:60 kr. per år. Med tillägg av detta belopp samt förenämnda årliga pensionsavgift till den för sagda verkmästare fastställda pensionen kommer man till ett belopp av 2,510:— kr., alltså en summa, som överstiger den av järnvägssty-

relsen förordade pensionen. Man kan följaktligen icke säga att vid jämförelse med de civila befattningshavarna vid armén och marinen järnvägsstyrelsens förslag är för högt tilltaget. Även med ett antagande av detta förslag bli järnvägsbyggnadstjänstemännen sämre ställda än ifrågavarande befattningshavare vid försvarsväsendet. Jag finner därför, att järnvägsstyrelsens förslag bör antagas framför det av Kungl. Maj:t förordade, så mycket mer som de ekonomiska konsekvenserna med hänsyn till det ringa antal tjänstemän, som enligt propositionen kunna komma ifråga till förtidspensionering, för staten bliva mycket ringa.

Vad kommunikationsministern anfört om beredande av fortsatt anställning åt de övertaliga järnvägsbyggnadstjänstemännen vid andra statens byggnadsföretag eller vid statens trafikerade järnvägar vill jag ytterligare understryka. Självfallet är det för såväl staten som tjänstemännen bäst, om dessa senare och deras i statstjänsten förvärvade erfarenheter i största möjliga utsträckning kunna bibehållas och tillvaratagas genom fortsatt statligt arbete. För tjänstemännen är detta av särskild vikt, då de genom sin speciella utbildning och framskridna ålder torde hava svårare än andra att på egen hand förskaffa sig arbete i privat eller statlig tjänst. Härvidlag liksom vid bedömandet av frågan om förtidspension och avskedsersättning synes mig statens handlande såsom arbetsgivare böra utmärkas av omsorg om de underlydandes bästa. Den nu förefintliga järnvägsbyggnadsstammen har i icke ringa mån fått vara kommunikationernas pionjärer i öde trakter och mången gång fått leva under svåra förhållanden, vad som nu göres för dem är ett tecken på uppskattningen av deras gärning.

I anslutning till vad sålunda anförts får jag hemställa,

att riksdagen måtte

1) medgiva, att envar av schaktmästarna vid statens järnvägsbyggnader Frans Martin Melin och Martin Andersson samt förrådsmästaren därstädes Anders Reijlitz må, därest de till följd av inskränkning i den statliga järnvägsbyggnadsverksamheten entledigas från sin anställning utan att i samband därmed vinna annan, i väsentlig mån likvärdig anställning i statens tjänst, från och med dagen näst efter entledigandet av trafikmedel uppbära årlig pension, Melin med 2,316 kronor, Andersson med 2,352 kronor och Reijlitz med 2,436 kronor samt

2) uttala att riksdagen förväntar, att fortsatt arbete i statens tjänst så vitt möjligt beredes övertaliga tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader.

Stockholm den 29 mars 1930.

J. P. Johansson.

