

Nr 242.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående dyrtidshjälp åt vissa pensionärer vid av staten övertagna enskilda järnvägar; given Stockholms slott den 9 maj 1941.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Ernst Wigforss.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:ts Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 maj 1941.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anför chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss:

F. d. befattningshavare vid av staten övertagna enskilda järnvägar, vilka pensionerats före statens övertagande av vederbörande järnväg, ävensom änkor och barn efter sådana f. d. befattningshavare och efter befattningshavare, som avlidit före statens övertagande av järnvägen, ha tidigare i viss utsträckning enligt olika under 1920-talet utfärdade författningar (1922: 360 och 361; 1923: 267; 1925: 275 och 280; 1927: 252 och 253) av statsmedel erhållit dyrtidstillägg och andra förbättringar av pensionerna. Ifrågasvarande förmåner ha enligt författningarnas ordalydelse varit begränsade till pen-

sionstagare »vid numera av staten övertagen järnväg» («hos enskilt företag som numera övertagits av staten»).

Pensionstagare från sådana enskilda järnvägar, som övertagits av staten efter berörda stadgandens tillkomst, ha däremot icke ägt rätt att komma i åtnjutande av nämnda förmåner, enligt vad som framgår av Kungl. Maj:ts avgörande den 21 december 1933. Järnvägsstyrelsen hade i skrivelse den 4 november 1930 hemställt om bemyndigande att tillämpa ifrågavarande författningsbestämmelser på pensionstagare från Kävlinge—Barsebäcks m. fl. av staten senare övertagna enskilda järnvägar, under framhållande att en sådan tolkning syntes ha starka sakliga skäl för sig och även stöd i grunderna för stadgandena, men Kungl. Maj:t fann genom nämnda beslut den 21 december 1933 framställningen icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Genom motion (II: 19) förelades frågan jämväl 1934 års riksdag, som intog samma ståndpunkt som Kungl. Maj:t. I bankoutskottets, av riksdagen godkända utlåtande (nr 66) anfördes att berörda pensionstagare kommit i åtnjutande av de förmåner, som de genom vederbörande enskilda järnvägsföretag varit tillförsäkrade, och utskottet fann icke anledning tillstyrka åtgärd i syfte att bereda dem en bättre ställning än de skulle haft, om staten icke övertagit järnvägarna, så mycket mindre som frågan nyligen prövats av Kungl. Maj:t utan att föranleda åtgärd.

I skrivelse den 21 januari 1941 har *Svenska järnvägsmannaförbundet* anhållit, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådana åtgärder att f. d. befattningshavare vid förstatligade järnvägar ävensom änkor och barn till avlidna dylika befattningshavare, vilka erhållit eller komma att erhålla pension eller understöd före statens övertagande av banorna, tillerkännas dyrtidstillägg enligt samma grunder som motsvarande pensionärer vid statens järnvägar. En framställning i liknande syfte har gjorts av *pensionärsföreningarna vid Hälsingborgs—Hässleholms och Landskrona—Hälsingborgs järnvägar*.

I båda framställningarna åberopas främst det betryckta ekonomiska läge, vari dessa pensionstagare, som helt sakna dyrtidstillägg, råkat genom den starka stegringen av levnadskostnaderna efter krigsutbrottet. *Svenska järnvägsmannaförbundet* framhåller i huvudsak följande.

Genom den inträdda stegringen av levnadskostnaderna ha sådana pensionärer, vilka icke åtnjuta något som helst dyrtidstillägg å sina pensioner, fått vidkännas sänkning av sin levnadsstandard i betydligt högre grad än de flesta övriga inkomsttagare. I förhållande till f. d. befattningshavare vid statens järnvägar, som erhålla pension enligt civila tjänstepensionsreglementet samt dyrtidstillägg enligt gällande bestämmelser och vilkas ekonomiska ställning visst icke i förhållande till rådande levnadskostnader är så lysande, måste de förstnämnda pensionärernas ställning anses vara synnerligen ogynnsam, vilket framgår av följande exempel:

	Febr. 1936	Febr. 1941
1) F. d. befattningshavare vid statens järnvägar, som äro berättigade till pension för befattning i lönegrad A 5, erhålla i pension inkl. dyrtidstillägg	1,858: —	2,104: —

	Febr. 1936	Febr. 1941
2) De, som övergått i statens järnvägars tjänst i samband med statens övertagande av enskild järnväg och varit delägare i Enskilda Järnvägarnas pensionskassa samt uppförts å aktiv stat vid statens järnvägar med inplacering i lönegrad A 5, erhålla i pension, inkl. fyllnadspension och dyrtidstillägg	1,858: —	2,104: —
3) Motsvarande befattningshavare vid enskild järnväg, som äro delägare i Enskilda Järnvägarnas pensionskassa och som avgått med pension före statens övertagande av banan, erhålla	1,470: —	1,470: —

Det sistnämnda beloppet gäller för pensionärer vid banor tillhörande bangrupp I (exempelvis Kalmar Järnväg och Göteborg—Borås järnväg). Motsvarande pensionärer vid banor tillhörande bangrupperna II—V (exempelvis Mjölby—Hästhalmens järnväg och Uddevalla—Lelångens järnväg) erhålla ännu lägre belopp. Änkor efter avlidna befattningshavare ävensom vissa understödstagare erhålla i vissa fall så låga understödsbelopp som 300 kronor pr år.

Det kan visserligen sägas, att statens järnvägar formellt sett icke har någon skyldighet mot de pensionärer vid förutvarande enskilda järnvägar, som avgått med pension före statens övertagande av banorna ifråga. Emellertid föreligga två väsentliga omständigheter, vilka i detta sammanhang måste beaktas. Under den prisstegringsperiod, som tog sin början i samband med världskriget 1914—1918, beviljade flera enskilda järnvägsförvaltningar sina pensionärer, understödstagare samt änkor och barn efter avlidna befattningshavare dyrtidstillägg av trafikmedel. Till dessa banor hörde en del av de under 1940 förstatligade järnvägarna. För närvarande prövas hos en del järnvägsförvaltningar på nytt möjligheten av att tillerkänna nämnda pensions- och understödstagare visst dyrtidstillägg, och det kan med sannolikhet antagas, att därest de under 1940 förstatligade banorna fortfarande hade varit i enskild ägo, ifrågavarande kategorier vid vissa av dessa banor skulle ha erhållit dyrtidstillägg.

Det må även erinras om, att f. d. befattningshavare vid enskilda järnvägar, vilka övertagits av staten före den 18 juni 1927, erhålla dyrtidstillägg enligt samma grunder, som gälla för statens f. d. befattningshavare enligt kungörelsen den 18 juni 1927 (Svensk författningssamling 252/1927).

Slutligen må framhållas, att även om staten icke omedelbart övertager beäntliga enskilda järnvägars pensionskassor, kommer detta med sannolikhet att senare ske. De icke obetydliga tillgångar, som finnas i dessa kassor, täcka säkerligen ett av dyrtiden motiverat dyrtidstillägg.

Enskilda järnvägarnas pensionskassa, understödsförening, har i framställning den 13 mars 1941 betonat, att den själv saknar möjlighet tillgodose pensionärernas behov av dyrtidskompensation, och förordat bifall till järnvägsmannaförbundets anhållan. Till stöd härför har kassan i huvudsak anfört:

Såsom en hjälpbringande åtgärd av stor räckvidd framstår statsmakternas åtagande att betala dyrtidstillägg till de pensionärer hos Enskilda järnvägarnes pensionskassa, vilka frånträtt sin tjänst vid förstatligad enskild järnväg efter förstatligandet. Då de vid tidpunkten för förstatligandet redan pensionerade icke åtnjuta denna förmån, kan det inträffa att två befattningshavare,

som vid samma järnväg under likartade förhållanden uppnå pensionsåldern med endast några månaders tidsskillnad, i förevarande avseende behandlas helt olika. För de här missgynnades räkning kan pensionskassans styrelse icke längre vädja till den forne arbetsgivaren, då vederbörande järnvägsbolag, sedan staten övertagit banan, ej mera existerar. Den enda utväg, som här synes stå öppen, innebär därför medverkan från statsmakternas sida.

Det må i detta sammanhang framhållas att till kassan anslutna enskilda järnvägsförvaltningar i viss utsträckning redan tillmötesgått framställningar från Svenska järnvägsmannaförbundet om dyrtidstillägg av trafikmedel åt deras pensionärer hos kassan.

Omfattningen av privatbanornas åtaganden i detta avseende befinner sig i tillväxt. Det kan ock säkert beräknas att många järnvägsförvaltningar, som ännu icke fattat beslut i positiv riktning, skulle göra detta om statsmakterna, i vad på dem ankomme, visade sig hava en gynnsam inställning till motsvarande för dem nu föreliggande spörsmål, nämligen beträffande den grupp pensionärer för vilka staten, sedan de pensionerats, inträtt i den tidigare arbetsgivarens ställe. En utslutning av just dessa från möjligheten att erhålla dyrtidstillägg skulle innebära en icke avsedd, genom förstatligandet orsakad försämring av vederbörande pensionärens ekonomiska belägenhet.

Järnvägsstyrelsen, som den 28 februari 1941 avgivit utlåtande över järnvägsmannaförbundets och pensionärsföreningarnas framställningar, har i princip icke velat motsätta sig, att ifrågavarande pensionärer erhålla dyrtidstillägg, svarande mot den kompensation, som statstjänstemännen fått för den sedan krigsutbrottet inträdda prisstegringen. Då här vore fråga om en rent social åtgärd — staten hade vid köpeavtalens avslutande icke iklätt sig några dylika förpliktelser — ville styrelsen dock samtidigt framhålla, att tillägget egentligen borde utgå av andra medel än trafikmedel.

Beträffande de av järnvägsmannaförbundet anförda skälen framhåller järnvägsstyrelsen bland annat:

Det sista ledet i förbundets argumentering kan styrelsen icke finna bärande. Det finnes tyvärr ingen sannolikhet för, att pensionskassorna i fråga skola kunna uppvisa något överskott, fastmer torde, att döma av järnvägsstyrelsens hittillsvarande erfarenheter, kassorna i allmänhet komma att få svårt ens redovisa full premiereserv.

Man torde också kunna utgå från, att om pensionskassornas ställning varit så god, som förbundet gör gällande, så skulle vederbörande järnvägsbolag ej ha påtagit sig de redan havda utgifterna för dyrtidstillägg, i allt fall icke vid de järnvägar, som ha egna pensionskassor.

Beträffande sannolikheten, att sagda järnvägsbolag, om de fortbestått, även nu skulle ha utanordnat dyrtidstillägg, kommer man tydligen icke längre än till gissningar. Och även med en positiv slutsats skulle föga vara vunnit, då man ju ingenting kan veta om *grunderna* för eventuella tilläggsbestämmande.

Det är emellertid ett obestridligt sakförhållande att en betydande skillnad i pensionsförmåner förefinnes mellan å ena sidan de f. d. befattningshavare, som vid statsövertagandet kvarstodo i tjänst och blevo uppförda å aktiv stat, och å andra sidan de pensionärer, vilkas avgång ägt rum före statsövertagandet, liksom också att den omedelbara anledningen till denna skillnad kan vara skäligen liten — förhandenvaron respektive frånvaron av några månaders tjänst.

Efter att ha berört Kungl. Maj:ts och riksdagens ståndpunktstaganden till frågan om tillämpning av dyrtidstilläggsförfattningarna m. m. å förevarande pensionärsgrupper fortsätter styrelsen:

I betraktande av sagda statsmakternas beslut torde den av järnvägsmanaförbundet förebragta motiveringen icke kunna anses helt täcka den gjorda hemställan. Om under de förhållanden, som rådde år 1933, ett jämställande av förevarande pensionärer med f. d. statsanställda icke ansågs riktigt, så torde nämligen de sedermera inträdda förändringar, som förbundet åberopar, icke kunna betraktas såsom ett fullgott skäl för ett sådant jämställande. Å andra sidan behöver väl 1933 års beslut icke anses innebära, att ifrågavarande pensionärer under alla förhållanden skola erhålla endast de utfästa pensionerna. Åtminstone riksdagens berörda ställningstagande synes nämligen ha varit (i allt fall delvis) bestämt av uppfattningen, att tillägg ej skulle ha utgått, om järnvägarna förblivit i enskild ägo. Men vid starkt stigande priser och god inkomstgivning för järnvägarna är det, som redan nämnts, vanskligt att avgöra huru länge ett sådant antagande må kunna anses plausibelt.

Med antydda resonemang kommer järnvägsstyrelsen till slutsatsen, att det av förbundet anförda huvudmotivet, den numera inträdda starka prisstegringen — enligt styrelsens uppfattning det enda bärande argumentet — icke räcker till som grund för en större kompensation än vad som ungefär motsvarar den sedan krigsutbrottet inträdda prisstegringen. Man får på så sätt en naturlig anknytning till de tillägg (rörligt tillägg och kristillägg), vilka nu utgå å avlöningar till statens järnvägars tjänstemän, blott man gör avdrag för det vid krigsutbrottet utgående tillägget av 6 procent.

Onekligen tala vissa skäl för att nu ifrågavarande pensionärer komma i åtnjutande av något tillägg å de till dem utgående pensionerna. Visserligen kunna dessa pensionärer icke med stöd av någon tidigare lämnad utfästelse göra rättsligt anspråk på erhållande av sådant tillägg. Å andra sidan ha emellertid åtminstone de mera bärkraftiga enskilda järnvägarna under tidigare år, då levnadskostnadsindex var högre än vad fallet var under åren närmast före krigsutbrottet, brukat utbetala ett dylikt tillägg.

Den av järnvägsstyrelsen avsedda dyrtidskompensationen för nämnda pensionärer skulle för närvarande, då rörligt tillägg utgår med 15 procent och kristillägg med 4 procent, utgå efter $(19-6 =)$ 13 procent. Enligt styrelsens mening borde ifrågavarande procentuella dyrtidstillägg beräknas, icke i förhållande till de verkliga pensionsbeloppen, utan liksom dyrtidstilläggen åt f. d. statliga befattningshavare m. fl. i förhållande till tilläggsunderlag, bestämda enligt föreskrifterna i kungörelserna den 18 juni 1925 (nr 275) och den 15 juni 1923 (nr 267). I sådana fall, då de sammanlagda förmånerna genom det sålunda beräknade dyrtidstillägget skulle överstiga de förmåner, som samtidigt tillkomma pensionärer från statens järnvägar, borde järnvägsstyrelsen äga rätt att i motsvarande mån sänka tilläggen.

Kostnaderna för de föreslagna dyrtidstilläggen har järnvägsstyrelsen med utgångspunkt från nuvarande nivå för rörligt tillägg och kristillägg beräknat till ett belopp av 350,000 kronor för år, därvid styrelsen dock betonat, att beviljandet av dessa tillägg sannolikt får konsekvenser i fråga om pensionärerna vid vissa av staten ännu icke definitivt övertagna järnvägar. Styrelsen har härom anförut i huvudsak följande.

Enligt inhämtade uppgifter utgör för närvarande antalet f. d. befattningshavare vid av staten övertagna enskilda järnvägar, vilka åtnjuta pension från enskilda järnvägarnas pensionskassa eller med denna jämförlig pensionsinrättning och som avgått ur tjänst redan innan järnvägen övertagits av staten, 794 med ett sammanlagt årligt pensionsbelopp av omkring 1,400,000 kronor och antalet familjepensionärer efter dylika f. d. befattningshavare eller efter sådana befattningshavare, som avlidit före järnvägarnas övertagande, 482 med ett sammanlagt årligt pensionsbelopp av omkring 360,000 kronor.

Dessutom utbetalas emellertid ett antal pensioner och understöd till f. d. befattningshavare och efterlevande efter sådana vid av staten övertagna enskilda järnvägar, vilka befattningshavare icke varit delägare i pensionskassa. Dessa pensioner och understöd hava beviljats dem av den enskilda järnvägsförvaltningen, och statens järnvägar hava enligt bestämmelse i vederbörande köpeavtal förbundit sig att övertaga ifrågavarande förpliktelser. Antalet av dylika pensioner och understöd uppgår för närvarande till 429, utgående till f. d. befattningshavare med ett sammanlagt årligt belopp av omkring 360,000 kronor och till 138, som utgå till efterlevande, med ett sammanlagt årligt belopp av omkring 60,000 kronor.

Styrelsen anser att båda ovan nämnda kategorier böra i lika mån ifrågakomma till erhållande av dyrtidstillägg.

Det sammanlagda antalet pensionärer utgör sålunda för närvarande 1,843 och det årliga beloppet omkring 2,180,000 kronor. Med tillämpning av reglerna om tilläggsunderlag torde det sammanlagda belopp, på vilket dyrtidstillägg skulle beräknas, kunna uppskattas till omkring 2,700,000 kronor.

För närvarande, då de sammanlagda procenttalen för rörligt tillägg och kristillägg utgöra 19, skulle enligt tidigare angiven räkneregeln dyrtidstillägg till förevarande pensionärer utgå med 13 procent och medföra en kostnad av omkring 350,000 kronor årligen.

De enligt ovanstående beräknade kostnaderna komma givetvis att undergå en successiv sänkning, allt eftersom avgång bland pensionärerna äger rum, för att slutligen helt bortfalla. Att beakta är emellertid också, att ett bifall till nu förevarande framställning med all säkerhet kommer att få konsekvenser i fråga om pensionärerna vid de järnvägar, beträffande vilkas förvärv villkorligt avtal redan är träffat, alltså Växjöjärnvägarna, Ystads järnvägar och Kalmar—Torsås järnväg. Berörda bolag ha nämligen för närvarande så pass god ekonomi, att det från den synpunkten icke är något hinder medgiva samma tillägg, som staten kan komma att bevilja, och det kan alltså, för det fall att beslut om förvärv av dessa banor blir fattat vid pågående riksdag, icke finnas något sakligt skäl att ställa de därifrån komma pensionärerna utanför ett eventuellt beslut om dyrtidstillägg. Och sådana konsekvenser kunna sannolikt ej heller helt undgås i fråga om jämlikt statsmakternas principbeslut vid 1939 års lagtima riksdag planerade men ännu ej avtalade järnvägsförvärv, vilka reservationer som i nu förevarande sammanhang än göras beträffande framtiden.

Järnvägsstyrelsen vill i detta sammanhang framhålla angelägenheten, att, på sätt bebadades i Kungl. Maj:ts proposition nr 207 till 1939 års lagtima riksdag (sid. 136—137), utredning må verkställas angående pensionsförhållandena för från enskild järnväg övertagen personal. Endast genom en sådan utredning torde nämligen klarhet kunna ernås, huru rättvisligen bör förfaras jämväl i fråga om de pensionärer, som avgått före statsövertagandet.

Statskontoret har i infortrat utlåtande den 21 mars 1941 anfört, att ämbetsverket funnit sig böra biträda järnvägsstyrelsens föreliggande förslag

om dyrtidskompensation åt f. d. befattningshavare vid av staten övertagna järnvägar samt efterlevande till dylika befattningshavare, vilka erhållit eller komma att erhålla pension före statsövertagandet. Kostnaden för dyrtidstillägget bör enligt statskontorets mening gäldas av trafikmedel.

Tjänste- och familjepensionärer från sådana enskilda järnvägar, som övertagits av staten under 1930-talet och senare hälften av 1920-talet, ha, i den mån befattningshavarna avgått ur tjänsten eller avlidit före statens övertagande av vederbörande järnväg eller vid statens järnvägar varit uppförda på övergångsstat, endast kommit i åtnjutande av de pensionsförmåner, som varit dem tillförsäkrade genom de enskilda järnvägsföretagen. Enligt gällande författningar och statsmakternas i det föregående berörda ståndpunktstaganden ha de däremot icke erhållit några dyrtidstillägg eller andra tilläggsförmåner av statsmedel.

*Departements
chefen.*

Det ogynnsamma ekonomiska läge, vari dessa pensionärer råkat genom den starka levnadskostnadsstegringen efter krigsutbrottet, synes mig motivera att frågan om viss dyrtidskompensation genom pensionstillägg upptages till förnyad prövning. I olika framställningar har anförts, att ett flertal enskilda järnvägsförvaltningar både under dyrtiden i samband med förra världskriget och under nuvarande prisstegringsperiod beviljat sina pensionärer dyrtidstillägg av trafikmedel. Om staten nu icke i den tidigare arbetsgivarens ställe bereder pensionärerna vid de av staten övertagna banorna någon dyrtidskompensation, kunna de antagas ha kommit i ett sämre läge genom förstatligandet. Efter vad jag inhämtat kunna för närvarande ungefär halva antalet pensionärer vid icke förstatligade, till enskilda järnvägarnas pensionskassa anslutna banor påräkna tillägg av storleksordningen ett månadsbelopp per år. Vid åtskilliga järnvägsföretag är frågan om dyrtidstillägg under övervägande.

Det synes mig skäligt att ifrågavarande pensionärsgupper av staten erhålla en sådan lindring i dyrtidens tryck, att de i vart fall icke få anses ha kommit i ett försämrat läge genom förstatligandet av vederbörande järnväg. Omfattningen av den dyrtidskompensation, som staten med en sådan utgångspunkt skall giva, är därmed icke bestämd. Dyrtidshjälpen kan utmätas efter olika normer. Järnvägsstyrelsen har föreslagit ett dyrtidstillägg, som skulle utgå med en procentsats motsvarande den varmed statstjänstemännens löner stigit genom rörligt tillägg och kristillägg på grund av levnadskostnadsstegringen sedan krigsutbrottet. En formell anslutning till statens åtaganden mot sina löntagare synes mig för de understöd, som här äro i fråga, icke motiverad. Jag vill i stället förorda, att dessa pensionärer under nästa budgetår av statsmedel erhålla en fast dyrtidshjälp på 15 procent. Ett sådant understöd är högre än de tillägg, som de enskilda järnvägarna hittills i allmänhet beviljat sina pensionärer. Det understiger dock något det understöd, som enligt de av järnvägsstyrelsen förordade grunderna skulle utgå från den 1 juli, och synes vid den efter krigsutbrottet inträdda, på senare tid ytterligare accentu-

erade prisstegringen skäligt med hänsyn till att compensationen nu skulle bindas för ett helt år.

I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag lämpligt, att dyrtidshjälpen i förhållande till pensions- och understödsbeloppen beräknas efter i huvudsak samma grunder som dyrtidstilläggen för motsvarande statliga pensionärer. Dyrtidshjälpen bör sålunda utgå med 15 procent av särskilt beräknade tilläggsunderlag i enlighet med föreskrifterna i kungörelserna den 18 juni 1925 (nr 275) och den 15 juni 1923 (nr 267). Detta innebär, att de sämst ställda erhålla en relativt större förbättring — ända till 24 procent av pensions- eller understödsbeloppet — och att tillägg må beräknas å ett pensionsbelopp av högst 400 kronor för månad. Dyrtidshjälpen synes däremot icke böra utgå med förhöjningar för minderåriga barn. På sätt järnvägsstyrelsen föreslagit bör dessutom dyrtidshjälpen reduceras, därest den tillsammans med övriga pensionsförmåner skulle överstiga de förmåner, som samtidigt tillkomma motsvarande pensionärer hos statens järnvägar.

Närmare föreskrifter angående den föreslagna dyrtidshjälpen torde få meddelas av Kungl. Maj:t.

Antalet av förslaget berörda pensionärer vid hittills av staten övertagna enskilda järnvägar har av järnvägsstyrelsen beräknats till 1,843 och den nuvarande summan av deras pensioner och understöd till omkring 2,180,000 kronor för år, varemot beräknats svara en tilläggsunderlagssumma av i runt tal 2,700,000 kronor. I enlighet med vad styrelsen anfört, torde emellertid även pensionärerna vid de järnvägar, om vilkas övertagande villkorligt avtal redan träffats, böra komma i åtnjutande av dyrtidshjälp sedan dessa järnvägar övertagits av staten i enlighet med beslut av årets riksdag (skrivelserna nr 172—174). Enligt under hand erhållen uppgift skulle dessas antal uppgå till 477 och årssumman av deras pensioner och understöd utgöra 580,000 kronor. Motsvarande tilläggsunderlagssumma har uppskattats till inemot 700,000 kronor. Den sammanlagda kostnaden för den av mig föreslagna dyrtidshjälpen torde sålunda kunna beräknas till 15 procent av 3,400,000 kronor, eller något över 500,000 kronor.

Beträffande pensionärer från enskilda järnvägar, om vilkas övertagande staten framdeles kommer att träffa avtal, synes frågan i vad mån någon dyrtidshjälp skall tillkomma dem böra hållas helt öppen och upptagas till prövning i samband med utredningen av pensionsfrågan för den från dessa enskilda järnvägar övertagna personalen.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva

att dyrtidshjälp enligt av mig förordade grunder må under budgetåret 1941/42 av trafikmedel utbetalas till de i det föregående angivna pensionärsgrupperna vid av staten övertagna enskilda järnvägar.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

R. Wærneman.