

Nr 2.

Av herr **Berling**, om *höjda årliga gratifikationer åt vissa före detta verkstads- och banarbetare vid två av staten övertagna enskilda järnvägar.*

Den 1 juli 1938 övertog staten äganderätten till de s. k. Hälsingborgsbanorna och Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägar. Driften vid dessa järnvägar leddes liksom förvaltningen av ett särskilt statligt järnvägsbolag, som två år senare upplöstes, då de nyssnämnda järnvägarna inlemmades i statsbanenätet och ställdes direkt under kungl. järnvägsstyrelsen. Under de tvenne år, som det statliga järnvägsbolaget hade att svara för driften vid dessa järnvägar, entledigades från sina anställningar verkstads- och banarbetare allteftersom de passerade sextioårsgränsen och tillerkändes gratifikationer på trehundra kronor per år eller samma belopp, som de förutvarande enskilda järnvägsbolagen tillerkänt arbetare av samma kategori. Det bör dock uppmärksammas, att de enskilda järnvägsbolagen läto sina verkstads- och banarbetare stanna kvar i sina sysselsättningar så länge krafterna stodo dem bi, och det kunde bli ända upp till sjuttioårsåldern och i något fall till ännu högre ålder. Det är därför otvivelaktigt, att dessa arbetare genom den tidiga avkopplingen från sina anställningar under det statliga järnvägsbolagets tid kommit i ett avsevärt försämrat ekonomiskt läge. Flera år innan de uppnått folkpensionsåldern, äro de hänvisade till att söka draga sig fram på trehundra kronor årligen, något som givetvis icke är möjligt utan stöd av anhöriga eller fattigvården. Man må icke förtycka dem, när de finna det underligt, att deras ekonomiska utkomstmöjligheter vid så tidiga år som sextio så allvarligt försämrats genom statens inträdande som arbetsgivare i stället för den förutvarande enskilde. Denna undran har gått över i bitterhet, när de samtidigt fått erfara, att verkstads- och banarbetare efter de ifrågavarande järnvägarnas inlemmande direkt i statsbanenätet — alltså efter den 1 juli 1940 — beviljats pensioner, som reglerats enligt bestämmelserna för de statliga ban- och byggnadsarbetarna och som uppgå till avsevärt högre belopp än de ifrågavarande gratifikationerna. De kunna med sakliga skäl underkänna den gränsdragning, som man här velat göra mellan den tid, då järnvägarna ifråga drevos i den statliga bolagsformen, och tiden efter halvårsskiftet 1940, då de ställdes under järnvägsstyrelsens ledning. Det bör också i sammanhanget beaktas, att en del av dessa gratifikationstagare ha varit anställda flera år än vissa av de pensionstagare som här erinrats om.

Det är uppenbart, att ett missförhållande här påtalats, som snarast bör rättas till. Det kan inte bli fråga om någon större kostnadssumma för statsbanorna.

De gamla, som det här är fråga om, kunna näppeligen uppgå till mera än ett tiotal, och då de inte sträcka sina anspråk längre än till de gratifikation, som utgått till motsvarande arbetargrupp vid den nu statsägda Hälsingborgs—Hässelholms järnväg eller åttahundrafemtio kronor per år, skulle den totala kostnadssumman för statens järnvägar bli en ren obetydlighet. Höjningen per gratifikation skulle begränsa sig till femhundrafemtio kronor.

Det bör i detta sammanhang framhållas, att några precedensfall inte föreligga. Såvitt jag känner till, äro de här berörda järnvägarna de enda, som inte omedelbart vid statsförvärvet direkt tillförts statsbanenätet och ställts under järnvägsstyrelsens direktion.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag,

att riksdagen ville besluta, att till en var av de i motionen åsyftade gratifikationstagarna vid före detta Landskrona—Hälsingborg—Eslövs och Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägar skola av trafikmedel utgå årliga gratifikation med ett belopp av 850 kronor.

Stockholm den 13 januari 1942.

Edwin Berling.
