

**N:o 73.**

Auk. till Riksd. Kansli den 29 April 1872, kl. 11 f. m.

*Utlåtande, med anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition, angående statsbidrag till pensionering af tjenstepersonalen vid statens jernvägstrafik och till enke- och pupillkassa för nämnde personals efterlemnade enkor och barn.*

*(2:dra U. A.)*

Uti ofvanberörda den 23 sistlidne Februari till Riksdagen aflättna och sedermera till Stats-Utskottet remitterade nådiga proposition (N:o 19) har Kongl. Maj:t behagat meddela, hurusom, sedan förvaltningen af statens jernvägstrafik vid början af år 1865 öfvertogs af en särskild styrelse, och i den mån denna rörelse utvecklats sig, uppmärksamheten mer och mer blifvit fastad å önskligheten deraf, att anstalter vidtoges icke allenast för pensionerande af den vid nämnda trafik anställda tjenstepersonalen, utan äfven för understödjande af dess efterlemnade enkor och barn. Fastän förvaltningen af jernvägstrafiken icke hade till uppgift att förverkliga något nödvändigt statsändamål, utan egentligen och hufvudsakligen afsåge bedrivande af en industri, minskade icke sådant behofvet att på sätt, som kunde finnas lämpligast, sörja för att trafikpersonalen icke vid utträde ur tjensten hemföle åt armod och nöd och att icke vid dödsfall de efterlevande lemnades utan allt understöd. Detta behof erkändes i allmänhet äfven af enskilda bolag, hvilka bedrefvo ifrågavarande industri; och den omständighet, att staten vore den industridkande, borde snarare öka än minska anspråken på nämnda behofs tillfredsställande. Uppenbarligen vore det för ett behörigt upprätthållande och skötande af jernvägstrafik af utomordentligt stor vikt, att endast fullt tjenstbar och duglig personal dervid blefve använd och att

således de tjänstemän och betjente, hvilka icke längre vore i besittning af nämnda egenskaper, skiljdes från tjensten. Derest sådant skiljande skulle komma att ske utan annan hänsyn, än till hvad tjenstens rätt förstådda intresse fordrade, måste ock visshet förefinnas, att den ur tjensten afträdande icke i och med detsamma hemföle åt nöd; och denna visshet kunde endast beredas genom en fullt betryggande pensionering. Att endast åt arbetarne öfverlemnade omsorgen att med egna krafter åstadkomma en dylik pensionering, läte sig icke med någon utsigt till framgång göra. Arbetsgifvaren, här staten, måste ock medverka till vinnande af målet icke allenast genom att anordna och leda de därför erforderliga åtgärder, utan äfven genom att lemna något bidrag. Fördelarne af denna medverkan skulle visserligen icke ensamt stanna hos arbetarne.

Förberedande åtgärder i syftning att bilda en kassa till förmån för pensionering af tjänstepersonalens vid statens jernvägstrafik efterlemnade enkör och barn vore redan af Kongl. Maj:t vidtagna. Kongl. Maj:t hade nemligen i mom. 2 § 39 af nådiga instruktionen för styrelsen för statens jernvägstrafik, gifven den 17 September 1869, förordnat, att de böter, som enligt åberopade § af styrelsen ådömdes, skola tillfalla en för de vid statens jernvägstrafik anställda personers efterlemnade enkör och barn inrättad pensionskassa. Vidare hade Kongl. Maj:t genom nådigt bref till styrelsen den 5 Juni 1870 dels bemyndigat styrelsen att vid meddelande af tillåtelse åt enskilda personer att beträda eller gå utmed jernbana inom dess hägnad eller att inom jernvägens områden anslå tillkännagifvanden om logi för resande, försäljning o. s. v. eller att verkställa försäljning till förtäring på stället af matvaror, vin, öl, kaffe och andra icke spirituösa drycker inom sådan stations område, vid hvilken särskild restaurationslokal icke finnes anordnad, upptaga vissa afgifter för tillgodonjutandet af sådan förmån samt bestämma så väl dessas belopp som öfriga vilkor; äfvensom att afyttra de vid statens jernvägstrafik då befintliga och dänanefter uppkommande samlingar af sådant papper, som ej vidare i någon mån vore för styrelsen användbart eller behöfligt; dels förordnat, att därför inflytande medel borde tills vidare särskildt bokföras och af styrelsen ärligen redovisas, dels ock förklarar sig vilja taga under öfvervägande sättet för medlens användande i sammanhang med pröfning af det förslag till reglemente för en pensionskassa för enkör och barn efter tjänstemän och betjente vid statens jernvägstrafik, som styrelsen hade att till Kongl. Maj:t ingifva.

Erkännandet af statens pligt att sörja för trafiktjänstemän eller betjent, som under tjänstgöring blifvit otjenstbar, hade funnit uttryck genom den i § 19 i aflösningsreglementet den 17 September 1869 för embets- och tjänstemän samt betjente vid statens jernvägstrafik meddelade bestämmelse, att tjänstemän eller betjent, hvilken genom kroppsskada eller sjuklighet, ådragen under tjänstgöring, blifvit oförmögen att sin befattning behörigen sköta, må hos Kongl. Maj:t af styrelsen föreslås att på de vilkor, som i hvarje fall prövas lämpliga, ärligen af jernvägens inkomster få upp-

bära viss lämplig del af arvodet, deri icke inberäknadt inqvarteringsersättning, beklädnadspenningar och afföningsförmåner, som han vid utträdet ur den aktiva tjänsten innehade.

Nu hade styrelsen för statens jernvägstrafik uti ett den 15 Februari 1872 till Kongl. Maj:t inkommet memorial, med anförande af de skäl och omständigheter, hvilka enligt styrelsens åsigt talade för statens medverkan vid ifrågasatta pensionering, vidare förmålt, att styrelsen, med afseende å omförmälda omständigheter, sedan längre tid tillbaka varit betänkt på att till Kongl. Maj:t inkomma med underdåniga förslag rörande bildandet af kassor till förmån för pensionering af tjänstepersonalen vid statens jernvägstrafik samt denna personals efterlemnade enkor och barn; att styrelsen dock ansett nödigt att, innan dylika förslag ingåfvos, organisationen af statens jernvägstrafiks förvaltning borde hafva vunnit den fasthet, som vore nödvändig med afseende å beräkningen af bidrag till samma kassor från tjänstepersonalens sida; att, sedan emellertid Kongl. Maj:t genom instruktion för styrelsen den 17 September 1869 täckts ordna ifrågavarande förvaltning och i sammanhang dermed meddelat de förordnanden, hvarom här ofvan sägs, styrelsen uppdragit åt särskilda komiterade att verkställa sådana förarbeten, hvilka vore nödvändiga till utrönande af den vederbörliga jernvägstrafikens, under olika förhållanden, emellan å ena sidan de till pensionskassorna ingående bidrag och å den andra de från kassorna sannolikt utgående pensioner äfvensom att, på grund af dessa förarbeten, till styrelsen ingifva förslag i ämnet; att bemälda komiterade nu till styrelsen, jemte afgifvet betänkaude i ämnet, aflemnats dels "förslag till reglering af finansiella villkor för en pensionsinrättning till förmån för tjänstepersonalen vid statens jernvägstrafik" jemte dertill hörande "promemoria rörande beräkningarna af pensioner och premier vid en pensionsinrättning till förmån för tjänstepersonalen vid statens jernvägstrafik" dels ock "förslag till reglering af finansiella villkor för en enke- och pupillkassa till förmån för tjänstepersonalens vid statens jernvägstrafik efterlemnade enkor och barn" med "promemoria rörande beräkningen af pensioner och premier vid en enke- och pupillkassa till förmån för tjänstepersonalen vid statens jernvägstrafik"; hvilka samtliga handlingar, enär de innehöllo de fakta, hvarpå styrelsens förevarande underdåniga framställning måste stödja sig, vidare upptog värderika upplysningar angående pensionsförhållandena vid utländska jernvägar samt slutligen beträffande den högst viktiga frågan om det nödiga statsbidragets form, innehölle uttalanden, som styrelsen för sin del godkände, styrelsen, med begagnande af omförmälda handlingar såsom utgångspunkt för sin framställning, ansåge sig böra underdånigst till Kongl. Maj:t öfverlemnas; samt att med stöd af de materialier, som sålunda stode styrelsen till buds, styrelsen vore oförhindrad att till Kongl. Maj:t ingifva definitiva förslag uti ifrågavarande afseenden, derest tillika vore bestämdt till hvad belopp ofvan omförmälda tvänne kassor kunde påräkna bidrag utöfver dem, som af delegarne sjelfve komme att tillskjutas; men att, då de förra slagen af bidrag vore sådana, som erfordrade Kongl. Maj:ts eller Kongl.

Maj:ts och Riksdagens bifall, styrelsen för närvarande inskränkte sin underdåniga framställning till hvad som endast rörde berörda bidrag och underdånigst förbehölle sig att, sedan frågan derom blifvit afgjord, få inkomma med definitiva förslag till reglementen för ifrågavarande kassor.

Jemte redogörelse för hufvudsakliga innehållet af de utaf ofvanbemälda komiterade afgifna förslag, promemorior och betänkande äfvensom styrelsens memorial, hvilka samtliga handlingar, äfvensom ett af lektorn i matematik vid Stockholms gymnasium F. V. Hultman, på komiterades begäran, rörande tillförlitligheten af komiterades beräkningar afgifvet yttrande, såsom bilagor åtfölja den nådiga propositionen, är uti densamma vidare anfördt, att, beträffande frågan, huruvida pensioneringen af trafikpersonalen och dess efterlemnade enkor och barn lämpligen borde redan nu ordnas särskildt för sig utan afseende å den förestående regleringen af civilstatens pensionsväsende, eller om med ifrågställda pensionerings ordnande borde tillsvidare anstå och den allmänna regleringen omfatta jemväl trafikstatens pensionsväsende, Kongl. Maj:t gifve företräde åt det förra alternativet.

Med undantag af verklig krigstjänst förorsakade näppeligen någon statens tjänst så talrik och så tidig otjenstbarhet, som trafiktjensten vållade. Detta förhållande vore en följd dels af de icke sällan inträffade olycksfallen och dels af tjänstgöringens natur i öfrigt, hvilken, särdeles hvad anginge tågpersonalen, ofta föranledde till ett mycket tidigt försvagande af helsa och krafter.

Trafiktjenstens beskaffenhet kräfde en lifskraftig och hurtig personal, hvars uppmärksamhet under tjänstgöringen icke utan våda kunde ens för ett ögonblick slappas; och afseende å tjänstens fördel kunde derföre bjuda afskedande af personer äfven i andra fall än sådana, der verklig och fullständig otjenstbarhet vore för handen. Det finnes personer, hvilka utan att gifva större anledningar till anmärkningar å deras sätt att sköta tjensten, dock till följd deraf, att de under en längre tjänstgöring blifvit uttröttade och deras krafter så att säga förbrukade, fullgjorde sina tjensteåligganden utan tillbörlig spänstighet och lifaktighet. Derigenom förslappades uppmärksamhet och disciplin icke allenast hos dem sjelfva utan, hvad värre vore, hos yngre och underlydande. Samtliga dessa förhållanden gjorde det både önskvärdt och behöfligt, att pensionsrätt inträdde mycket tidigare för trafikpersonalen, än i allmänhet för statens öfriga civila tjänstepersonal vore medgifvet; och en jemförelsevis tidigt inträdande pensionsrätt kräfde också en jemförelsevis stor kostnad.

Hvad nu blifvit anfördt visade att vilkoren för en pensionsinrättning vid statens jernvägstrafik företedde ganska stor olikhet mot vilkoren för dylika inrättningar vid statens öfriga civila verk. De hinder, som deraf mötte för ifrågavarande tvänne pensionsinrättningars anslutning till andra sådana, vore visserligen icke oöfvervinnerliga; och vid anordnande af en allmän pensionsinrättning för civilstaten skulle sådana särskilda undantagsbestämmelser kunna uttänkas, hvarigenom de för jernvägstrafiken egendomliga förhållanden blefve tillgodosedda. Men en anslutning af ifrågavarande

art skulle alldeles omintetgöra fördelen af ett ifrågasatt tantième-system. Såväl komiterade som trafikstyrelsen hade nemligen föreslagit, att statsbidrag till pensionsinrättningen skulle utgå i form af viss andel eller s. k. tantième af jernvägens årliga nettobehållning eller det belopp, hvarmed trafikinkomsten öfersköte utgifterna för drift och underhåll, under hvilka sednare naturligtvis icke inbegrepos kostnaderna för anskaffande af nya inventarier och utförande af nya byggnader och anläggningar. Om än det låte sig göra, att vissa delar af statens bidrag till en allmän pensionsinrättning komme sådan inrättning till godo i form af en tantième, så kunde dock ej antagas, att trafikpersonalen skulle finna sig uppfordrad att öka en tantième, som icke komme samma personal uteslutande till godo. Jernvägstrafiken vore den enda gren af statsförvaltningen, som hade en öfvervägande industriel karakter och följaktligen äfven den enda, der man i ett sammanhang kunde tillgodogöra sig fördelarne af en pensionsinrättning och ett tantième-system. Fördelarne af detta sednare voro så stora, att man till och med kunde förutsätta möjligheten deraf, att statens utgifter för pensionsinrättningen till fullo uppvägdas och motsvarades af de genom personalens omtanke åstadkomna besparingar i utgifterna för drift och underhåll.

De tvifvelsmål, som kunde uppstå om lämpligheten att vid statens jernvägs- trafik bilda en pensionsinrättning, särskild från andra dylika inrättningar, borde kunna anses vara genom det ofvan anförda häfda; helst hvad som i allmänhet åberopades till stöd för sammanslagning af flera pensionsinrättningar, eller att minskning i förvaltningskostnader derigenom vunnas, icke, i afseende å nu föreslagna inrättningar, egde giltighet, enär förvaltningsbestyret skulle utan ersättning fördelas på den i hufvudstaden stationerade personalen.

Då komiterades beräkningar, hvilkas tillförlitlighet icke allenast af ofvanbenämde sakkunnige man blifvit vitsordad, utan äfven genom granskning och kontrollräkning af en för sina djupa insigter i hithörande ämnen utmärkt och framstående personlighet blifvit satt utom allt tvifvel, gifve vid handen, att upprätthållande af pensioneringen af nuvarande tjänstepersonalen förutsatte ett årligt tillskott från statens sida af 48,600 rdr i rundt tal; samt, derest för tillvägbringande af berörda tillskott tantième-systemet, på sätt komiterade och styrelsen föreslagit och jemväl Kongl. Maj:t hölle före, med största fördel kunde och borde tillämpas, tantièmen, enligt hvad styrelsen nöjaktigt ådagalagt, icke kunde med afseende å inrättningens trygghet sättas lägre än  $4\frac{1}{2}$  procent af nettobehållningen, ansåge sig Kongl. Maj:t höra i afseende å oförmälda tillskott förorda den form och det belopp, hvarom styrelsen gjort underdånig hemställan, helst högsta pensionssumman jemväl syntes lämpligen höra i öfverensstämmelse med styrelsens åsigt utgå med 50 procent af medelarfvodet, eller samma procent, som i brödrariket vore vid likartad inrättning fastställd. På sätt styrelsen anmärkt, borde dock ett maximum för tantième-beloppet sättas; och detta maximum funne Kongl. Maj:t i enlighet med styrelsens förslag lämpligast kunna ernås derigenom, att, när skillnaden emellan inkomster vid och

utgifter för drift och underhåll af statens trafikerade jernvägar uppginge till fem procent af samma jernvägars anläggningskostnad, tantième-beloppet på nytt bestämdes, efter hvad på grund af då verkställda sannolikhetsberäkningar och öfriga förhållanden kunde finnas skäligt.

Deremot ansåg Kongl. Maj:t tantièmen icke böra, på sätt styrelsen föreslagit, utgå redan för år 1871, utan först för innevarande år. De välgörande verkningarne af tantième-systemet måste nemligen, såsom i sig sjelf vore klart, alldeles uteblifva vid systemets tillämpning på en redan förfluten tid; och skäl förefunnes icke heller att låta statens bidrag till ifrågavarande pensionsinrättning vidtaga tidigare än de blifvande delegarnes årsafgifter. Dessa åter syntes icke kunna ifrågasättas att utgå tidigare än för innevarande år, så framt icke delegarne skulle af dylika afgifter känna sig allt för mycket betungade.

Beträffande väckt fråga att till en föreslagen enke- och pupillkassa anslå årliga afkastningar af de statens jernvägstrafik tillhöriga jordstycken, hvilka icke voro för trafiken behöfliga eller till boställsjord anslagna, funne Kongl. Maj:t, med afseende å den tillfälliga beskaffenheten och det ringa beloppet af onförmälda inkomst, densamma vara af ringa betydelse för statsverket, och förty lämpligen kunde öfverlåtas åt enke- och pupillkassan; dock att den minskning i onförmälda afkastning, som kunde blifva en följd deraf, att jordstyckena efter hand togos i anspråk och användes för trafikens räkning eller annat allmänt behof, icke måtte grundlägga någon rätt för nämnda kassa att af allmänna medel undfå ersättning för minskade inkomster. Då emellertid afkastningen af ifrågavarande jordstycken allt hittills redovisats i sammanhang med öfriga trafikinkomster och således utgjort en del af dessa, ville Kongl. Maj:t icke utan Riksdagens medverkan afgöra frågan om öfverlåtelse å enke- och pupillkassan af rättigheten att tillgodonjuta oftaberörda afkastning.

På grund af hvad sålunda anfördt blifvit, har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen:

1:o) att af trafikmedlen måtte årligen, räknadt från och med innevarande år, såsom statsbidrag till en pensionsinrättning för tjenstepersonalen vid statens jernvägs- trafik, afsättas ett belopp, som motsvarade en och en half procent af skillnaden mellan statens jernvägstrafiks samtliga inkomster å ena sidan och utgifter för drift och underhåll å den andra, och hvilka belopp skulle nämnda inrättning tillgodogöras i öfverensstämmelse med de föreskrifter, som af Kongl. Maj:t i nådigt reglemente för samma inrättning varda fastställda; dock att, när berörda skillnad första gången uppginge till fem procent af den sammanräknade summa, som anläggningen af de trafikerade stambanorna enligt styrelsens för statens jernvägsbyggnader bokslut kostat, den till förmån för pensionsinrättningen utgående årliga procent skulle ånyo bestämmas efter hvad, på grund af då verkställda sannolikhetsberäkningar angående pensionsinrättningens ekonomiska framtid och öfriga på denna fråga inverkan omständigheter, kunde finnas skäligt; och

2:o) att årliga afkastningen af de statens jernvägstrafik tillhöriga, men för densamma för närvarande icke behöfliga jordstycken, hvilken afkastning hittills ingått bland trafikinkomsterna, måtte för innevarande år och vidare framgent tillgodokomma en blifvande enke- och pupillkassa för den vid statens jernvägstrafik anställda tjänstepersonals efterlemnade enkor och barn; dock utan skyldighet för statsverket, att, i den mån omförmälda jordstycken för trafikens räkning eller annat allmänt behof blefve tagna i anspråk, till kassan för deraf uppkommande minskning i inkomst gälda ersättning;

förklarande Kongl. Maj:t sig vilja, sedan Riksdagen fattat beslut i ämnet, taga den om inrättande af ifrågavarande två pensionsanstalter väckta fråga i hela dess vidd i förnyadt öfvervägande.

---

Af hvad styrelsen för statens jernvägstrafik uti sitt ofvanberörda memorial framhållit såsom skäl för statens medverkan vid pensioneringen af tjänstepersonalen vid samma trafik tillåter Utskottet sig anföra följande:

Ett af de förnämsta villkoren för upprätthållandet af den rättighet och uppmärksamhet, som trafiktjänsten kräde af dervid anställd personal, vore att icke i tjänst behålla de personer, hvilkas sinnes- och kroppskrifter aftagit till följd af hög ålder eller sjuklighet. Men att för nämnda orsaker, utan konsideration, afskeda en tjänare, som under en längre följd af år genom skicklighet och god vilja gjort sig väl förtjent om jernvägstrafiken, vore icke med billighet öfverensstämmande, så länge de oundgängligaste villkoren saknades för honom att efter afskedandet uppehålla sig och sin familj.

Å andra sidan tillhörde det hvarje enskild man att under sin kraftigare lefnadsålder i tid afsätta en viss del af sina inkomster till bildande af en sparkassa, som kunde anlitas vid inträdande ålderdomssvaghet eller andra fall af invaliditet, samt till förmån för hans efterlemnade enka och barn.

Det låge följaktligen såväl i statens som dess tjänares vid jernvägstrafiken intresse, att pensionskassor bildades till förmån för dessa tjänare.

Förutom det intresse för staten, som här ofvan blifvit framhållet, finnes äfven ett annat, nemligen att kunna kvarhålla i sin tjent den personal, som vid statens egen jernvägstrafik blifvit uppammad, så att icke denna personal, sedan den vunnit fullständig öfning och skicklighet, öfverginge till andra jernvägar, som erbjödo bättre vilkor. För bevarandet af nu nämnda intressen vore det naturligtvis en ytterligare säkerhet för staten, att de bidrag, som lemnades af henne till pensionering af personalen, sammansloges i gemensam kassa med de bidrag, som af personalen själf för samma ändamål afsattes, och att förfogandet öfver den sålunda upp-

komna, gemensamma kassan gjordes beroende af vederbörande statsmyndigheter; ty benägenheten hos en vid statens jernvägstrafik anställd, af andra jernvägar eftersökt person, att öfvergå från statens tjänst till annan jernväg, måste blifva mindre i samma mån det band blefve starkare, som fästade nämnde person vid statens tjänst.

I fråga om pensionsinrättningar vid statens jernvägstrafik vore det emellertid icke nog att framhålla endast de intressen, som gällde staten eller dess tjenare. Det funnes nemligen utanför jernvägen ett kommunalt intresse, på det närmaste förbundet med den ställning, jernvägspersonalen intoge i afseende på sin förmåga att, efter afsked till följd af ålderdom eller annat invaliditetsfall, försörja sig sjelf. Detta intresse vore den kommunala fattigvårdens. Erfarenheten hade redan att framvisa flera exempel på, huruledes från jernvägen afskedadt folk fallit mindre bemedlade kommuners fattigvård till last, och synnerligast hade ömmande fall inträffat med afseende å aflidne tjänstemäns och hetjentens efterlemnade enkor och barn, hvilka, utan kommunens mellankomst, skulle varit fullkomligt utblottade på hvarje möjlighet att existera. Då nu statens jernvägstrafik ej, såsom hvarje annat industriellt verk, antingen genom direkt bidrag till den kommunala fattigvården eller genom annan åtgärd, åsyftande lindring för denna fattigvård, undanröjde eller åtminstone minskade de olägenheter af ifrågavarande slag, som för obemedlade kommuner kunde uppkomma, så syntes det styrelsen som äfven i denna omständighet skulle förefinnas ett skäl för staten att genom direkt bidrag till jernvägspersonalens pensionering underlätta denna personals sträfvan att under den kraftiga lefnadsåldern samla besparingar, som i fall af invaliditet kunde anlitas och dymedelst göra denna personal i möjligaste måtto oberoende af den kommunala fattigvården.

Utan att tala om den allmänna regel, som gjort sig gällande inom andra verk och inrättningar, att bilda kassor till förmån för pensionering af uttjent personal, har styrelsen, hvad särskildt arginge jernvägar, upplyst att vid de tyska jernvägarne i allmänhet, vare sig statens eller enskilda bolags, pensionering af såväl sjelfva tjänstepersonalen som dennas enkor och barn blifvit ordnad på det mest fullständiga och frikostiga sätt, och att i Frankrike denna angelägenhet hålles för så vigtig, att vid alla koncessioner för jernvägsbolag alltid intoges särskilda förbehåll till förmån för ifrågavarande pensionering, hvarjemte styrelsen erinrat om den pensionering af tjänstepersonal, som vid de norska jernvägarne blifvit föranstaltad och som grundade sig på betydliga bidrag från dessa jernvägar.

Af hvad sålunda blifvit anfördt framgår, enligt Utskottets förmenande, att den ifrågasatta pensioneringen erbjuder så väsentliga fördelar äfven för staten, att anspråken på statens medverkan dertill kunna anses fullt berättigade. Härvid möter dock den frågan, huruvida pensioneringen af trafikpersonalen bör ordnas särskildt för sig eller i sammanhang med förestående reglering af civilstatens pensionsväsende, hvarom Riksdagen den 17 Maj 1871 aflät underdånig skrivelse (N:o 50 sid. 3—5). Då emellertid, enligt hvad i den nämnda propositionen är antydt, den ifrågasatta

pensioneringens anslutning till någon annan pensionsinrättning skulle omintetgöra införandet i sammanhang dermed af ett tantième-system, hvars fördelar ansetts så stora, att trafikstyrelsen äfvensom komiterade förutsatt möjligheten deraf, att statens utgifter för pensionsinrättningen till fullo skulle kunna uppvägas och motsvaras af de genom personalens omtanka åstadkomna besparingar i utgifterna för drift och underhåll, har Utskottet ansett sig böra obetingadt biträda det förra alternativet, helst hvad som i allmänhet återopas till stöd för sammanslagning af flera pensionsinrättningar, eller att minskning i förvaltningskostnader derigenom vinnes, icke i afseende å den nu föreslagna inrättningen eger giltighet, enär, på sätt ofvan är nämnt, förvaltningsbestyret kommer att utan ersättning fördelas på den i hufvudstaden stationerade personalen.

I afseende å tantième-systemets betydelse vid förvaltningen af statens jernvägar hafva komiterade, bland annat, anfört, att det låge i hvarje industriell inrättnings natur, att vara beroende af de arbetandes goda vilja och skicklighet. Hvarje åtgärd, som bidroge att höja dessa egenskaper hos de arbetande, bidroge äfven till det industriella verkets förkofran och detta i desto högre grad, ju mera åtgärden äsyftade att på en gång skärpa den arbetandes uppfattning af sitt moraliska ansvar och bereda honom en i förhållande till hans goda vilja och skicklighet förbättrad ekonomisk ställning. Vid statens jernvägstrafik, liksom vid hvarje annan jernvägsrörelse, berodde, måhända mer än vid andra industriella verk, det belas välgång på de nämnda egenskaperna hos hvarje jernvägsman, från den högsta till den lägsta. En betydande nationalegendom vore här lagd i de förvaltandes vård. Höga begrepp hos hvarje individ om hans betydelse för det hela måste här göras gällande, och det borde utan öfverdrift kunna påstås, att just med afseende å den lägre tjänstepersonalen ingen industri toge den goda viljan så högt i anspråk som jernvägstrafiken. Till bestyrkande häraf behöfde endast erinras om de olyckshändelser och ekonomiska förluster, som kunde vållas genom bristande uppmärksamhet hos en grändvakt, en banvakt eller en spårvecklare, för att icke tala om det ännu högre ansvar, som hvilade på tågpersonalen och särskildt lokomotivföraren. Men för att fostra och vårda den anda, som ensam förmådde att hålla den arbetande i ständigt aktgifvande på sina pligter, vore det icke nog att erinra honom om de straffbestämmelser, som gällde försummelser eller fel i tjensten; icke heller vore det till fyllt att framhålla pligternas uppfyllande såsom vilkoret för ekonomisk utkomst. Det fordrades utan tvifvel någonting mer och väsendtligare än detta; det fordrades att den arbetande komme i en sådan ställning till det verk han tillhörde, att dettas förkofran och hans egen stode i det närmaste samband med hvarandra, och det fordrades att han lärde sig inse, att ju större valuta han lemnade i arbete och ju större uppmärksamhet han egnade åt allt, som kunde förekomma olyckshändelser och förluster för jernvägen, desto bättre tjänade han sig sjelf, äfven i ekonomiskt

afseende. Då allas gemensamma intresse direkt fordrade att hvar och en i sin stad uppbjode hela sin förmåga, så alstrades ett kamratskap emellan de arbetande af det slag, som bättre än någonting annat kontrollerade hvarje enskilds arbete. För så vidt målet — största möjliga arbetsamhet och uppmärksamhet — kunde vinnas genom andra verkningar än dem, som berodde af redan befintlig moralisk kraft hos individen, syntes ingenting verksammare till dess befrämjande, än att hvarje arbetande blefve omedelbarligen ekonomiskt intresserad i den industriela inrättning, hvaråt han egnade sin tjänst.

Den arbetandes själfkänsla, riktad på ett stort och gemensamt mål och understödd af medvetandet om en i förhållande till god vilja och skicklighet förbättrad ekonomisk ställning, vore sålunda hvad komiterade haft till ögonmärke vid valet af form för det ifrågasatta bidraget från statens sida.

Frågan om denna form borde, till följd af jernvägstrafikens industriela natur, icke vara svår att lösa, ty man hade i förhållandet mellan inkomster och utgifter för drift och underhåll i viss mån en mätare af det sätt, hvarpå tillgängliga arbetskrafter blifvit tillgodogjorda, och man hade på samma gång i önskvärdheten, att det nämnda förhållandet måtte blifva godt, det stora och gemensamma mål, hvarpå man kunde rikta de arbetandes själfkänsla, så framt man nemligen tillika vore i tillfälle att bibringa dessa öfvertygelsen om att alla voro solidariska med afscende å det dubbla målet: statens och deras egen fördel. Och denna öfvertygelse kunde bibringas förmedelst vidtagande af sådan åtgärd, att statens fördel gjordes till en betingelse för arbetarens egen, eller med andra ord derigenom, att de arbetande erhöle en viss, om ock ringa andel af det öfverskott, till hvars förökande de själfva genom flit och uppmärksamhet kunde bidraga.

Trafikstyrelsen yttrar rörande tantième-systemets tillämpning vid trafikpersonalens pensionering, bland annat, att det egna intresset i detta fall vore af en högre ordning än vid tillämpningen af de för vissa fall antagna system för t. ex. premier, anmärkningsprocent, betingsarbeten m. m., ty här gällde det att vinna en varaktigare fördel, än den som endast tillfredsställde stundens behof. Toge man i betraktande, att de utgifter, som kräfdes för trafikens drift och underhåll, i mån af rörelsens och stambanelängdens ökande, med hvarje dag växte, och betänkte man, att t. ex. vid den tid, då stambanorna gäfve 6 procent netto, dessa utgifter kunde komma att stiga till 6 å 7,000,000 rdr, så borde för en hvar blifva klart, att om icke den öfver hela stambanenätet spridda tjänstepersonal — icke minst den lägre — på hvilken utgifternas storlek i väsendtlig mån berodde, hade någon enskild fördel uti att åstadkomma besparingar, så vore man ganska ofullkomligt hjälpt med de inspektioner och revisioner, som för hushållningens öfvervakande utfördes. Man måste ovilkorligen söka utfinna något sätt, som verkade till hushållning i detalj på de områden, dit man hade svårt att föra granskningen, utan att på samma gång göra denna lika kostsam, som de utgifter man velat förekomma, och om således

det finnes något sätt, hvarigenom man kunde tillgodogöra sig den kraft, som låge i det egna intresset, så borde man också använda detsamma. Ingenting syntes då vara mera omfattande och på samma gång mera utbildande af hvars och ens om-tänksamhet för framtiden, än att någon del af det öfverskott, som genom persona-lens uppmärksamhet och flit kunde väsendtligen förkofras, ansloges till förmån för samma personals pensionering.

Af det nu anförda torde få anses ådagalagdt, att tantième-systemets tillämp-ning till förmån för trafiktjenstemännens pensionering skall leda till väsendtliga besparingar i många slags utgifter och motverka hvarje onödig tillökning i perso-nalen samt dymedelst syftemålet med de af Riksdagen vid flera tillfällen uttalade önskingar i nämnda afseende verksamt och kraftigt befordras.

Beräkningarne och förutsättningarne rörande behöfliga tillgångar för pensions-inrättningen gifva vid handen, att om af skillnaden emellan statens jernvägstrafiks totalinkomster och samtliga utgifterna för drift och underhåll finge afsättas årligen omkring  $4\frac{1}{2}$  procent till förmån för denna inrättning, så skulle genom detta bidrag, i förening vid hvad delegarne sjelfva mäktade tillskjuta dels i årsafgifter dels genom afgifter med arvodesförhöjningar, inrättningens ställning vara betryggad äfven med den åsyftade fördelen för tjensten, att denna skötes af lifskraftigt folk. För år 1869 utgjorde ifrågasatt skilnad emellan inkomster och utgifter 2,757,886 rdr, hvaraf således  $4\frac{1}{2}$  procent utgör, i rund summa, 41,368 rdr. För år 1870 upp-gick enahanda skilnad till 3,180,516 rdr och följaktligen  $4\frac{1}{2}$  procent deraf, i rund summa, till 47,708 rdr. Under förutsättning att det föreslagna tantième-systemet tillämpats under nämnda år, hade således de nominela utgiftsbeloppen uppgått för 1869 till 41,368 rdr och för 1870 till 47,708 rdr. Härvid måste dock, på sätt förut är nämnt, afseende fästas å de betydliga besparingar, som tantième-systemet i tillämpningen ovilkorligen kommer att medföra.

Vid jämförelse mellan nu ifrågasatta pensionsanstalter och andra af staten understödda dylika inrättningar framgår att från delegarnes sida erfordras rätt höga bidrag under det att anspråken på statens bidrag till de förstnämnda icke kunna anses öfverdrifna. För att blott nämna ett exempel torde få erinras, att 1873 års af Riksdagen gillade pensionsstat för afskedade tjenstemän och betjente vid tullverket uppgår till 185,300 rdr eller mer än tre gånger det belopp, som från statens sida ansetts behöfligt för pensionerande af den nuvarande personalen vid statens jernvägs-traffic. Det i Kongl. Maj:ts nådiga proposition om statsverket intagna förslag till aflöningsstat för tullverket upptager likväl endast 1,282 personer, under det att förslaget till samma arvodesstat för jernvägstrafiken omfattar 2,031 personer, af hvilka dock en del innehafva mera underordnade befattningar. Utskottet har således icke tvekat förorda Kongl. Maj:ts framställning i förevarande afseende, helst ett maximum för tantième-beloppet blifvet föreslaget, hvarigenom Riksdagen är i tillfälle, att, när

detta blifvit uppnådt, änyo pröfva pensionsinrättningens behof af understöd från statens sida.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt hemställer Utskottet,

att Riksdagen måtte bevilja hvad Kongl. Maj:t, på sätt ofvan är omförmäldt, äskat såsom bidrag till pensionering af tjenstepersonalen vid statens jernvägstrafik och till enke- och pupillkassa för nämnda personals efterlemnade enkor och barn, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de förslag, som legat till grund för och finnas fogade vid Kongl. Maj:ts förevarande nådiga proposition.

Stockholm den 29 April 1872.

På Utskottets vägnar:

**Arvid Fr:son Posse.**

Herrar Friherre *F. A. Funck*, *Carl Ivarsson* och *A. W. Dufwa* hafva begärt få antecknadt, att de icke deltagit i ärendets afgörande hos Utskottet.