

Nr 218.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående förbättrade pensionsvillkor för viss personal, som i anledning av statens inköp av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst; given Stockholms slott den 4 april 1913.*

Under återopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgiva,

*dels* att — i stället för de fyllnadspensioner, som enligt medgivande av 1902 års Riksdag skulle under viss förutsättning utgå till de västkustbanan förut tillhörande, i statens järnvägars tjänst numera anställda befattningshavare, som äro delaktiga i enskilda järnvägarnas pensionskassa — till en var av nämnda tjänstinnehavare må, därest beloppet av den pension, vederbörande vid avgång ur tjänsten är berättigad att erhålla från bemälda pensionskassa, understiger beloppet av den pension, han skulle med tillämpning av lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar hava erhållit av trafikmedel, om han såsom ordinarie tjänstår i statens järnvägars tjänst finge enligt av Kungl. Maj:t fastställda grunder tillgodoräkna sig sin sammanlagda ordinarie tjänstetid vid den enskilda järnvägen och statens järnvägar, efter avskedstagandet ur statens tjänst av trafikmedel utbetalas fyllnadspension, motsvarande två tredjedelar av skillnaden mellan sagda båda pensionsbelopp;

*dels* att fyllnadspensioner enligt enahanda bestämmelser må i förekommande fall utbetalas till de Malmö—Kontinentens järnväg förut tillhöriga, i statens järnvägars tjänst numera anställda tjänstinnehavare, som äro delaktiga i enskilda järnvägarnas pensionskassa;

*dels* att — i stället för de pensioner, som enligt medgivande av 1902 års Riksdag skulle utgå till de västkustbanan förut tillhörande, i

statens järnvägars tjänst numera anställda befattningshavare, vilka vid nämnda tidpunkt icke tillhörde vare sig statens järnvägstrafiks pensionsinrättning eller enskilda järnvägarnas pensionskassa — till en var av nämnda tjänstinnehavare må efter avskedstagandet av trafikmedel utbetalas pension, motsvarande två tredjedelar av den pension, vederbörande skulle med tillämpning av förenämnda lag hava erhållit av trafikmedel, om han såsom ordinarie tjänstår i statens järnvägars tjänst finge enligt av Kungl. Maj:t fastställda grunder tillgodoräkna sig sin sammanlagda ordinarie tjänstetid vid den enskilda järnvägen och statens järnvägar;

*dels* att — i stället för de livräntor, som enligt medgivande av 1902 års Riksdag skulle utgå till de i Örebro—Köpings järnvägsaktiebolags tjänst förut anställda befattningshavare, vilka övergått i statens järnvägars tjänst, men icke erhållit konstitutorial å innehavande befattningar — till en var av nämnda tjänstinnehavare må efter avskedstagandet av trafikmedel utbetalas pension efter bestämmelser, motsvarande dem, som angivits i nästföregående stycke;

*dels ock* att vad sålunda skall gälla beträffande fyllnadspensioner och pensioner må tillämpas å personal, som från ingången av år 1911 eller därefter avgått eller avgår ur tjänsten, dock att fyllnadspension eller pension icke i något fall må utgå för tiden före den 1 januari 1913.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas Riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Axel Schotte.*

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 4 april 1913.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve EHRENSVÄRD,  
Statsråden PETERSSON,  
SCHOTTE,  
BERG,  
BERGSTRÖM,  
friherre ADELSWÄRD,  
PETRÉN,  
STENSTRÖM,  
LARSSON,  
SANDSTRÖM.

---

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde:

I skrivelse den 5 februari 1913 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om förbättrade pensionsvillkor för viss personal, som i anledning av statens inköp av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst.

Innan jag närmare redogör för innehållet i järnvägsstyrelsens berörda skrivelse, skall jag i korthet erinra om vad hittills förekommit i denna fråga.

I det av 1893 års järnvägskommitté avgivna förslag angående förvärvande för statens räkning av Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Ängelholms och Malmö—Billesholms järnvägar, vilka järnvägar tillsammans bildade den s. k.

Bestämn  
i samman  
med inkö  
västku  
banan

*väst kustbanan*, hade kommittén i fråga om de närmare bestämmelserna i avseende å sättet för banornas förvärvande föreslagit, bland annat, att de vid dessa järnvägar anställda tjänstemän och betjante skulle tillerkännas rätt att övergå i statens järnvägars tjänst. Men då kommittén ansåg sig böra undvika att betunga statens järnvägars pensionsinrättningar med att på en gång mottaga ett så stort antal nya delägare, föreslog kommittén, att såsom särskilt villkor för nämnda rätt skulle föreskrivas, att ifrågavarande tjänstemän och betjante fortfarande skulle kvarstå i enskilda järnvägarnas pensionskassa, i förhållande till vilken staten skulle övertaga vederbörande bolags förpliktelser.

I sitt den 20 februari 1894 i ärendet avgivna utlåtande framhöll järnvägsstyrelsen, att statens järnvägstrafiks pensionsinrättnings och änke- och pupillkassas ekonomiska ställning vore sådan, att de icke kunde på en gång mottaga så stort antal nya delägare, utan att retroaktivavgifter fastställdes till så avsevärt höga belopp, att personalen säkerligen icke skulle kunna erlägga desamma. Och även om inbetalning av dylika avgifter ägde rum, skulle för ett stort flertal rätten till pension komma att inträda först vid en alltför framskriden ålder. Med avseende härå ansåge styrelsen den anordning böra väljas, att den nya personalen kvarstode i enskilda järnvägarnas pensionskassa.

Sedan 1895 års Riksdag bifallit Kungl. Maj:ts proposition rörande inköp av ifrågavarande järnvägar samt Kungl. Maj:t den 7 juni 1895 beslutit, att dessa skulle från 1896 års ingång övertagas av staten på i huvudsak de av kommittén föreslagna villkoren, blev också i kontrakten om järnvägarnas förvärvande bestämmelse intagen därom, att de där anställda tjänstemän och betjante skulle äga rätt att övergå i statens järnvägars tjänst. Såsom villkor härför stadgades, bland annat, att de icke skulle äga att ingå såsom delägare i statens järnvägars pensionsinrättningar, med mindre järnvägsstyrelsen efter prövning för varje särskilt fall av ansökning därom funne sådan kunna utan pensionskassornas särskilda betungande bifallas. Dessutom stadgades i kontrakten, att järnvägsstyrelsen skulle i förhållande till enskilda järnvägarnas pensionskassa inträda i vederbörande bolags rättigheter och skyldigheter. Dessa bestämmelser intogos i samtliga kontrakten, även i det om Landskrona—Ängelholms järnväg, vars personal icke tillhörde någon pensionsinrättning, samt avsågo jämväl vid de övriga järnvägarna anställd personal, som icke ingått i enskilda järnvägarnas pensionskassa, således även de tjänstemän och betjante vid de övriga fyra banorna, vilka, då de antagits först år 1895, efter det statsinköpet beslutits, icke ingått i enskilda järnvägarnas pensionskassa.

I anledning av vad sålunda i kontrakten stadgats, övergingo vid järnvägarnas övertagande med ingången av år 1896 542 ordinarie tjänstemän och betjante i statens järnvägars tjänst, utan att intagas i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning samt änke- och pupillkassa.

Av dessa anhöllo under våren 1897 406 personer, av vilka 336 voro delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa, men övriga 70 ej tillhörde någon pensionsinrättning, om inträde i statens järnvägstrafiks pensionsanstalter.

Vid ärendets avgörande den 6 mars 1899 fann järnvägsstyrelsen beträffande dem av de sökande, vilka voro delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa eller vilka, utan att vara delägare i denna kassa, den 1 januari 1896 uppnått en ålder av minst fyrtio år, icke skäl bifalla den av dem gjorda ansökan om vinnande av delaktighet i statens järnvägstrafiks pensionsanstalter.

Järnvägsstyrelsen  
den 6  
1899

Beträffande de övriga sökandena, vilka icke voro delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa och vilkas ansökningar icke genom vederbörandes avskedstagande, frånfälle eller redan vunnet inträde i statens järnvägstrafiks pensionsanstalter förfallit, förklarade järnvägsstyrelsen, att en var av dem skulle anses hava den 1 januari 1896 vunnit delaktighet i statens järnvägars pensionsanstalter, under villkor att av honom erlades de enligt gällande reglementen på honom belöpande pensionsavgifter för tiden från och med sistnämnda dag jämte ränta därå.

I sammanhang härmed förklarade styrelsen, att beträffande dem av de sökande, vilka icke voro delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa och vilka enligt styrelsens omförmälda beslut icke då kunnat medgivnas delaktighet i statens järnvägstrafiks pensionsanstalter, styrelsen framdeles ville för varje särskilt fall pröva, huruvida vid vederbörandes avskedstagande eller frånfälle skäl kunde förefinnas att till Kungl. Maj:t ingå med framställning om åtgärder för beredande av särskild pension åt den sålunda ur tjänsten avgående eller hans stärbhusdelägare.

Vid ifrågavarande tid rådde en betydande skillnad i avseende å pensionerna från statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, å ena sidan, och pensionerna från enskilda järnvägarnas pensionskassa, å den andra. Under det att sålunda högsta pensionen från pensionsinrättningen uppgick till 80 procent av arvodet jämte den till 20 procent av detsamma beräknade inkvarteringsförmånen, utgjorde högsta pensionen från enskilda järnvägarnes pensionskassa 40 procent av allenast arvodet.

Emellertid hade genom en av Kungl. Maj:t den 4 december 1896 fastställd ändring av dittills gällande reglemente för enskilda järnvägar-

nas pensionskassa medgivits, att delaktighet i kassan under vissa villkor kunde vinnas även för den till 20 procent av arvodet beräknade inkvarteringsförmånen. I anledning härav anmälde järnvägsstyrelsen i skrivelse till pensionskassans direktion den 21 juni 1897 den vid statsbanorna anställda, i kassan delaktiga personalen till delaktighet jämväl för värdet av den personalen tillkommande inkvartering, dock under förutsättning, bland annat, att staten med avseende å gäldandet av de retroaktivavgifter, vilka kunde komma att bestämmas för den utsträckta pensionsrättens åtnjutande, trädde emellan på sådant sätt, att vederbörande delägare funne med sin fördel förenligt att vidhålla den av järnvägsstyrelsen å hans vägnar sålunda reservationsvis gjorda anmälan. Till svar härå hade direktionen i skrivelse den 22 juni 1897 meddelat, att enligt direktionens beslut förenämnda personals rätt i oförmälda hänseende skulle anses bevarad genom den sålunda reservationsvis gjorda anmälan.

års riks-  
skrivelse.

Vid 1900 års riksdag väcktes motioner i båda kamrarna om förbättring i pensionsvillkoren för västkustbanepersonalen. I dessa motioner föreslogs, att Riksdagen måtte besluta, dels att järnvägspersonalen vid västkustbanan måtte berättigas antingen att vinna inträde i statens järnvägstrafiks pensionsanstalter eller ock att åtnjuta pension i likhet med statens övriga järnvägstjänstemän och betjänte, och dels att hemställa, det Kungl. Maj:t måtte hos Riksdagen göra framställning om det anslag och de åtgärder, som erfordrades för att bereda järnvägspersonalen vid västkustbanan någon av ovan oförmälda förmåner.

Med föranledande av nämnda motioner anhöll Riksdagen i skrivelse den 14 maj 1900, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, i vad mån, på vilket sätt och under vilka villkor åt den personal, som från västkustbanan övergått i statens järnvägars tjänst, men ännu icke vunnit inträde i statens järnvägstrafiks pensionsanstalter, kunde beredas pension eller, beträffande delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa, förbättring i pensionsvillkoren, vid vilken utredning borde tagas i betraktande alla på denna fråga inverkan omständigheter och särskilt tiden för nämnda personals inträde i statens tjänst, det bidrag, som staten för dess pensionering lämnade till enskilda järnvägarnas pensionskassa, samt de lägre pensionsavgifter, som de av personalen, vilka vore delägare i sagda kassa, haft att till densamma erlägga, ävensom att Kungl. Maj:t ville till Riksdagen göra den framställning, vartill berörda utredning kunde finnas böra föranleda.

I nyssnämnda skrivelse uttalades ävenledes, att, ehuru den personal, som från västkustbanan övergått i statens järnvägars tjänst,

icke kunde hava något rättsligt anspråk att komma i åtnjutande av samma pensionsförmåner, som tillkomme övriga vid statens järnvägar anställda befattningshavare, det dock ville synas Riksdagen, som om staten av billighetsskäl borde åtminstone i vissa fall bereda den del av förstnämnda personal, som icke vunnit inträde i statens järnvägstrafiks pensionsanstalter, rätt till någon pension eller förbättring i de mindre fördelaktiga pensionsvillkor, som delaktighet i enskilda järnvägarnas pensionskassa medförde.

Järnvägsstyrelsen, som anbefalldes att verkställa den av Riksdagen begärda utredningen, överlämnade med skrivelse den 15 mars 1901 en av sakkunnig person verkställd undersökning över kostnaden för beredande av pension, respektive fyllnadspension, åt de befattningshavare, som vid västkustbanans inköp övergått i statens järnvägars tjänst, men ännu icke blivit delägare i dess pensionsinrättningar, samt änkor och barn efter sådan tjänstepersonal, varjämte styrelsen avgav eget utlåtande och förslag i ämnet.

Emellertid hade fullmäktige i enskilda järnvägarnas pensionskassa vid sammanträden i maj och september månader 1901 antagit ett förslag till förnyat reglemente för kassan, genom vilket delägarna skulle komma i åtnjutande av icke oväsentligt förbättrade pensionsförmåner för sig samt änkor och barn. Detta förhållande föranledde järnvägsstyrelsen att föranstalta om utredning rörande den inverkan ett biträdande av det föreslagna nya reglementet kunde väntas hava på den i styrelsens nyssnämnda skrivelse den 15 mars 1901 behandlade frågan. I skrivelse den 18 februari 1902 avgav härefter styrelsen förnyat yttrande i pensionsfrågan och framlade därvid ett delvis omarbetat förslag om tilldelande av fyllnadspensioner åt västkustbanepersonalen.

Nyss omförmälda förslag till förnyat reglemente för enskilda järnvägarnas pensionskassa, vilket fastställdes av Kungl. Maj:t den 14 mars 1902, innefattade en förhöjning av ålderspensionen från 40 till 50 procent av vederbörandes medelavlöning vid pensionsrättens inträde, varjämte för den, som kvarstannade i tjänsten, pensionen ökades med 2 procent för vart år till och med 5 år, så att en högsta pension av 60 procent av avlöningen kunde erhållas. Delaktighet i kassan fick dock icke åtnjutas för löneförhöjning vid fyllda 50 år eller därefter.

Vidkommande pensionsavgifterna medförde det nya reglementet ingen väsentlig höjning i delägarnas avgifter. Däremot fingo de i kassan inträdna banförvaltningarna enligt samma reglemente vidkännas förhöjda avgifter. Medan en sådan förvaltning förut haft att i avgift utbetala

allenast 5 procent av vederbörandes årsavlöning, fick förvaltningen efter det nya reglementets trädande i kraft erlægga *dels* avgifter till samma belopp som de avgifter — ursprungliga månads- och löneförhöjningsavgifter — vilka åläge delägarna, *dels ock* såsom tilläggsavgift 10 procent av summan av samma avgifter. Enligt av järnvägsstyrelsen verkställd utredning skulle för statsbaneförvaltningen med avseende å dess i kassan delaktiga personal och med hänsyn till förhållandena år 1901 den ökade kostnaden i förevarande avseende belöpa sig till något över 7,000 kronor om året.

gl. Maj:ts  
oposition  
1902 års  
ksdag.

Då järnvägsstyrelsens nyssomförmälda skrivelser anmälades inför Kungl. Maj:t den 4 april 1902, yttrade dåvarande chefen för civildepartementet bland annat följande.

I enlighet med uttalandena i Riksdagens förberörda skrivelse den 14 maj 1900 ansåge han det vara uppenbart, att billighetsskäl talade för att åtgärder vidtoges för att bereda förbättrade pensionsförmåner åt den med västkustbanans övertagande i statens tjänst övergångna personal. Man syntes därvid kunna lämna därhän, huruvida formellt rättsliga skäl kunde till personalens förmån åberopas eller icke, och i stället huvudsakligen fasthålla, att ifrågavarande personal vid blivande avgång ur statens järnvägars tjänst i allmänhet under en avsevärd tid varit statens tjänare. Då all vid statens järnvägar förekommande pensionering av tjänstehavare vore ställd i förhållande till tjänstetidens längd och kunde — fränsett fall av invaliditet och i tjänsten ådragen sjuklighet — taga sin början, om ock med betydligt reducerade belopp, redan efter 10 års tjänstetid, syntes all billighet fordra, att den ifrågavarande personalen bleve tillförsäkrad att komma i åtnjutande av så stora pensionsförmåner, som enligt gällande bestämmelser svarade emot personalens verkliga tjänstgöringstid i statens tjänst, d. v. s. från och med den 1 januari 1896. Man måste ock därvid taga i betraktande, att en avsevärd del av ifrågavarande personal av väsentligen annan hänsyn än denna personals eget bästa vägrats inträde i statens järnvägars pensionsanstalter.

Järnvägsstyrelsens förslag i ärendet, anförde departementschefen vidare, vore ock grundade på den utgångspunkten, att man skulle tillse, att varje tjänstehavare bekomme så stora pensionsförmåner, som han skulle hava erhållit, om han den 1 januari 1896 vunnit inträde i statens järnvägars pensionsanstalter.

För de tjänstehavare, som vore födda år 1855 eller därefter, bleve på detta sätt beräknade pensionsförmåner likställda med dem, som tillkomme övriga vid vanlig levnadsålder direkt i statens järnvägars tjänst



inträdda tjänstehavare. Ifrågavarande år 1855 eller senare födda tjänstehavare kunde nämligen tänkas i statens järnvägars tjänst uppnå det antal av 30 tjänstår, som erfordrades för erhållande av full pension eller 80 procent av medelavlöningen under de sista 5 åren före avgången.

För dem, som vore födda tidigare än år 1855, ställde sig frågan om pensionens belopp sämre. De kunde icke i allmänhet antagas vara i stånd att tjäna så lång tid efter inträdet i statens tjänst år 1896, att de kunde uppnå den fulla pensionen, utan bleve nödsakade att åtnöjas med lägre pension efter de procenttal, som vore bestämda för avgång efter kortare tids tjänstgöring än 30 år. I fråga om pensionens belopp bleve dessa tjänstehavare alltså i större eller mindre mån lidande, då man jämförde deras absoluta tjänstetid vid samma järnväg, först hos enskild förvaltning och sedan hos staten, med tjänstetiden för dem, vilka hela sin arbetstid varit i statens järnvägars tjänst. Från personalens sida måste detta kännas som en obillighet. Tjänstehavarna hade vid sin avgång en längre tid — stundom inemot 30 år — varit stats-tjänare; de hade ägnat all sin arbetstid åt en järnväg, som vid deras avgång länge tillhört staten, och de hade nedlagt hela sitt arbete på denna banas skötsel och förkovran, oberoende av hänsynen till vem som under de olika arbetsåren varit banans ägare.

En sådan tanke ansåg departementschefen ock hava legat till grund för motionärernas omförmälda framställning, då de alternativt yrkat, att den med västkustbanan övertagna personalen skulle förklaras berättigad åtnjuta pension i likhet med statens övriga järnvägstjänstemän och betjante. Men då Riksdagen i skrivelsen den 14 maj 1900, under framhållande att omförmälda personal icke hade rättsligt anspråk på att komma i åtnjutande av samma pensionsförmåner, som tillkomme övriga vid statens järnvägar anställda tjänstemän och betjante, förmålt sig anse, att vid bestämmandet av pensioner till denna personal hänsyn borde tagas, bland annat, till tiden för densammas inträde i statens tjänst, borde i allmänhet denna tid, den 1 januari 1896, bliva bestämmande för pensionernas storlek på sätt nyss angivits.

Beträffande av järnvägsstyrelsen begärt bemyndigande att anmäla den i enskilda järnvägarnas pensionskassa delaktiga personalen till inträde jämväl för inkvarteringen framhöll departementschefen, att genom en sådan anordning skulle, bland annat, vinnas den fördelen, att därigenom bortfölle fyllnadspensioner till 80 à 90 av de äldre delägarna, vilka i den enskilda kassan skulle få något bättre pensioner än de med inträde den 1 januari 1896 skulle hava kunnat erhålla från statens järnvägars pensionsinrättning. (Detta gällde tjänst innehavare, som då uppnått minst 46 års ålder).

I enlighet med departementschefens hemställdan föreslog Kungl. Maj:t uti proposition, nr 81, vid 1902 års riksdag, att Riksdagen måtte *dels* å extra stat för år 1903 anvisa ett anslag av 141,500 kronor för beredande av delaktighet i enskilda järnvägarnas pensionskassa jämväl för inkvarteringsförmånen för de till västkustbanan förut hörande, i statens järnvägars tjänst dåmera anställda tjänstehavare, som voro delaktiga i nämnda pensionskassa;

*dels* medgiva, att en var av omförmälda tjänstehavare finge, så framt beloppet av den pension, vartill han vid avgång ur tjänsten bleve från enskilda järnvägarnas pensionskassa berättigad, understege beloppet av den pension, han skulle hava erhållit, om han den 1 januari 1896 vunnit inträde i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, vid avskedstagandet ur statens järnvägars tjänst av trafikmedel erhålla *antingen* fyllnadspension till belopp, motsvarande skillnaden mellan sagda båda pensionsbelopp, under villkor att till statens järnvägar av honom erlades från och med den 1 juli 1902 ej mindre fyllnadsavgifter, motsvarande skillnaden mellan, å ena sidan, de årsavgifter, som enligt de för statens järnvägstrafiks pensionsanstalter fastställda reglementen skulle hava ålegat honom med beräkning efter åldern den 1 januari 1896, och, å andra sidan, på honom belöpande årsavgifter till enskilda järnvägarnas pensionskassa, än även, i form av retroaktivavgifter, motsvarande fyllnadsavgifter för tiden från och med den 1 januari 1896 till den 1 juli 1902, *eller ock*, därest dessa fyllnadsavgifter helt eller delvis icke erlades, sådan fyllnadspension med avdrag av det för tiden efter avskedstagandet beräknade årliga värdet av de icke influtna fyllnadsavgifterna;

*dels ock* medgiva, att en var av i statsrådsprotokollet den 4 april 1902 omförmälda, till västkustbanan förut hörande, då i statens järnvägars tjänst anställda 33 personer, vilka icke tillhörde vare sig statens järnvägstrafiks pensionsinrättning eller enskilda järnvägarnas pensionskassa, berättigades att vid avskedstagandet ur statens järnvägars tjänst av trafikmedel i pension uppbära ett årligt belopp, motsvarande skillnaden mellan, å ena sidan, det pensionsbelopp han skulle hava erhållit, om han den 1 januari 1896 vunnit delaktighet i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, och, å andra sidan, det för tiden efter avskedstagandet beräknade årliga värdet av de avgifter, han i händelse av sådan delaktighet skolat under sin tjänstgöringstid i statens järnvägars tjänst hava erlagt till pensionsinrättningen.

Denna framställning blev av Riksdagen bifallen enligt skrivelse den  
 sdagens  
 else den  
 aj 1902. 16 maj 1902, nr 120.

I skrivelse den 26 juni 1902 anmälde järnvägsstyrelsen dem av västkustbanepersonalen, som voro delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa, till erhållande av rätt till pensionering i enlighet med det förnyade reglementet och till delaktighet i kassan jämväl för inkvarteringen, varefter genom styrelsens försorg uträkning verkställdes över fyllnadsavgifternas och fyllnadspensionernas belopp ävensom den minskning i de senare, som skulle inträda för dem, vilka ej erlade fyllnadsavgifter.

Sedan berörda uträkning delgivits ifrågavarande tjänstehavare, anmälde sig 37 av dem till erhållande av den högre fyllnadspensionen mot erläggande av fyllnadsavgifter, varemot 239 tjänstehavare förklarade sig icke vilja erlägga dylika avgifter.

Emellertid hade delägarna i enskilda järnvägarnas pensionskassa under år 1909 antagit ett nytt reglemente för kassan, vilket blev av Kungl. Maj:t den 7 maj samma år fastställt.

Enligt detta förnyade reglemente, som trädde i kraft den 1 juni 1909, inträder rätten till ålderspension för delägare i regeln vid fyllda 63 år; och utgör nämnda pension 70 procent av den årsavlöning, för vilken han vid pensionsrättens inträde är delaktig i kassan.

I det nya reglementet har bibehållits bestämmelsen i det äldre reglementet, att delaktighet i kassan icke medges för löneförhöjning efter fyllda 50 år.

Likaledes har genom det nya reglementet ingen ändring skett beträffande beräkningen av de avgifter, som det åligger järnvägsförvaltning att erlägga för i dess tjänst anställd, i kassan delaktig personal. Nämnda bidrag utgår dels med samma belopp som delägarnas avgifter och dels såsom tilläggsavgift med 10 procent av nyssnämnda avgifter.

I avseende å de delägare, som vunnit inträde i kassan, innan det nya reglementet trätt i kraft, har i de till reglementet fogade »övergående stadganden» bestämts, bland annat, att järnvägsförvaltning, som ingått i kassan, innan det nya reglementet trätt i kraft, må inom ett år efter sagda tidpunkt anmäla de hos förvaltningen anställda delägare, som sådant åstunda, att på i nyssnämnda reglemente bestämda villkor komma i åtnjutande av den i reglementet stadgade rätt till pension, ävensom att beträffande sådana äldre delägare, för vilka anmälan om övergång till det nya reglementet icke sålunda blivit gjord, skulle ifråga om avgifter, rätt till pension samt pensionernas belopp m. m. gälla vad i sådant avseende finnes stadgat i kassans reglemente den 14 mars 1902.

Nytt re-  
mente fö-  
skilda jä-  
garnas  
sionska

mmelser  
manhang  
inköp av  
lmö—  
inentens  
nväg.

Beträffande den personal till ett antal av 49 personer, som i sammanhang med inköp av *Malmö—Kontinentens järnväg* med ingången av år 1909 övergått i statens järnvägars tjänst, finnes i det härom upprättade kontraktet intagen enahanda bestämmelse rörande personalens pensionsförhållanden, som den, vilken, på sätt ovan omförmäls, förekommer i kontraktet rörande inköp av västkustbanan. Av förenämnda 49 personer äro alla utom en delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa. Den sistnämnda är berättigad till pension enligt pensionslagen den 4 juli 1910.

. Maj:ts  
den 18  
1910.

Sedan, på gjord förfrågan, av de i enskilda järnvägarnas pensionskassa delaktiga tjänstemän till ett antal av 426 personer, vilka förut tillhört västkustbanan och *Malmö—Kontinentens järnväg*, samtliga med undantag av 12 personer förklarar sig önska, att det nya reglementet måtte å dem äga tillämpning, har Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 18 mars 1910 bemyndigat järnvägsstyrelsen att hos styrelsen för enskilda järnvägarnas pensionskassa anmäla de i kassan delaktiga vid statens järnvägar anställda befattningshavare, som förklarar sig sådant åstunda, att från och med den 1 juni 1909, på de i det av Kungl. Maj:t den 7 maj 1909 för kassan fastställda förnyade reglemente bestämda villkor, komma i åtnjutande av pension enligt samma reglemente.

ställning  
perso-  
alen.

Järnvägsstyrelsen har uti sin nu förevarande skrivelse den 5 februari 1913 anmält, att i en till järnvägsstyrelsen ingiven skrift stationsinspektoren Carl Zetterholm m. fl. i statens järnvägars tjänst anställda, i enskilda järnvägarnas pensionskassa delaktiga tjänstemän framhållit, att förberörda i gällande reglemente för enskilda järnvägarnas pensionskassa intagna bestämmelse, att delaktighet i kassan icke medgives för löneförhöjning efter fyllda 50 år, medförde, att en stor del av ifrågavarande personal komme i en synnerligen ogynnsam ställning i pensionshänseende. Nyssnämnda förhållande beror, enligt vad sökandena påpekat, väsentligen därpå, att vederbörande uppnått 50 års ålder före den tidpunkt, då 1907 års löne reglering vid statens järnvägar genomfördes, vilken omständighet åter har till följd, att en betydligt lägre avlöning än den, som åtnjutes vid avskedstagandet, kommer att läggas till grund för beräkning av pensionen. På sätt framginge av en utav sökandena verkställd utredning skulle av nyssnämnda anledning pensionen för åtskilliga tjänstemän komma att understiga 40 procent, ja, till och med i vissa fall kunna nedgå till 33 procent av avlöningen vid avskedstagandet.

Sökandena hava i sammanhang härmed erinrat därom, att den förbättring i pensionshänseende för västkustbanan förut tillhörande personal, som kom till stånd genom 1902 års Riksdags förut omförmälda beslut, icke medförde någon fördel för den äldre personalen, d. v. s. just den personal, som företrädesvis bleve lidande genom den ifrågavarande bestämmelsen i reglementet för enskilda järnvägarnas pensionskassa, vilket förhållande berodde därpå, att vid beräkning av fyllnads-pensionen hänsyn endast toges till tjänstetiden vid statens järnvägar, d. v. s. från och med den 1 januari 1896.

På grund av de sålunda anförda omständigheterna hemställde sökandena, att ifrågavarande personal måtte av trafikmedel erhålla fyllnads-pension, motsvarande skillnaden mellan, å ena sidan, den pension vederbörande på grund av gällande bestämmelse rörande pensionens beräkning allena å avlöningen före fyllda 50 år erhålla från enskilda järnvägarnas pensionskassa och, å andra sidan, den pension, som skulle erhållas från samma kassa, därest nämnda bestämmelse icke funnes, dock med iakttagande därav att den personal, som icke förmådde eller icke önskade erlägga de betydliga retroaktivavgifter, som erfordrades för att fullt ernå den önskade pensionsförbättringen, befriades från erläggande av dessa avgifter mot villkor, att den finge åtnöjas med motsvarande mindre ökning i pensionsbeloppet.

För egen del yttrar järnvägsstyrelsen, att den finner det vara obestriddligt, att pensionsförhållandena för ifrågavarande personal ställa sig ofördelaktiga särskilt vid en jämförelse med de pensionsvillkor, som jämlikt pensionslagen den 4 juli 1910 gälla för huvudparten av den övriga statsbanepersonalen. Enligt denna lag utgör nämligen ålderspensionen, därest vederbörande innehar 30 tjänstår, i regel 70 procent av den avlöning, som en tjänsteman innehar vid avskedstagandet, under det att, såsom sökandena påpekat, ålderspensionen för en del av den i enskilda järnvägarnas pensionskassa delaktiga personalen kan på grund av bestämmelse i § 8 mom. 3 i det för kassan gällande reglemente nedgå ända till 33 procent av avlöningen. I betraktande därav att omförmälda personal redan nu varit en längre tid eller allt sedan 1896 anställd i statens järnvägars tjänst, synes det järnvägsstyrelsen, som om starka billighetsskäl talade för att åtgärder från statsmakternas sida vidtoges för att utjämna förhållandet i pensionshänseende mellan samma personal och den övriga statsbanepersonalen.

För bedömning av frågan, i vad mån och efter vilka grunder staten bör träda hjälpsamt emellan i berörda avseende, erinrar järnvägs-

styrelsen om innebörden av 1902 års Riksdags beslut angående fyllnadspensioner till den i enskilda järnvägarnas pensionskassa delaktiga personal, som år 1896 övergick i statens järnvägars tjänst. Detta beslut innefattade, såsom förut nämnts, att, därest beloppet av den pension, vartill vederbörande vid avgång ur tjänsten bleve från enskilda järnvägarnas pensionskassa berättigad, understeg beloppet av den pension han skulle hava erhållit, om han den 1 januari 1896 vunnit inträde i statens järnvägars pensioninrättning, han skulle vid avskedstagandet av trafikmedel erhålla *antingen* fyllnadspension motsvarande skillnaden mellan sagda båda pensionsbelopp, under förutsättning att han erlade vissa fyllnadsavgifter, *eller ock*, därest dessa fyllnadsavgifter icke erlades, sådan fyllnadspension med avdrag av det för tiden efter avskedstagandet beräknade årliga värdet av de icke erlagda avgifterna. Den härvidlag tillämpade grundsatsen, att vid beräkning av fyllnadspensionen någon hänsyn icke finge tagas till vederbörandes tjänstetid vid den enskilda järnvägen hade uttalats av Riksdagen i skrivelsen den 14 maj 1900 angående utredning av frågan om förbättrade pensionsvillkor åt västkustbanepersonalen. Såsom av de sökande blivit antytt och jämväl framgår av den av järnvägsstyrelsen verkställda utredning, som låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition i ämnet till 1902 års Riksdag, medförde nyssberörda genom Riksdagens beslut fastställda princip, att de tjänstemän, som vid tiden för utredningen voro 46 år gamla eller däröver — antalet dylika tjänstemän angavs i utredningen till emellan 80 och 90 — skulle få fördelaktigare ställt för sig i den enskilda kassan än i statens, vadan någon fyllnad i pension alltså icke skulle för dem ifrågakomma.

Efter att hava erinrat om det av departementschefen den 4 april 1902 till statsrådsprotokollet gjorda, av mig förut omförmälda uttalande beträffande dem av ifrågavarande tjänstinnehavare, som voro födda tidigare än år 1855, yttrar järnvägsstyrelsen, att de av departementschefen anförda synpunkter, som talade för att hänsyn även till tjänstetiden vid enskild järnväg toges i fråga om tjänstårsberäkning i pensionshänseende för personal, vilken på grund av statens inköp av en dylik järnväg övergått i statens järnvägars tjänst, vore beaktansvärda och överensstämmande med den uppfattning, som numera alltmer gör sig gällande i dylika frågor. Styrelsen har för den skull funnit sig böra föreslå en lösning av den föreliggande pensionsfrågan i dylik riktning.

Emellertid ville styrelsen i detta sammanhang framhålla, att det icke skulle vara rättvist att låta sådan personal, varom nu är fråga,

tillgodoräkna sig *hela* sin tjänstetid vid den enskilda järnvägen. Verkställd utredning giver nämligen vid handen, att denna personal i många fall erhållit ordinarie befattning efter betydligt kortare tjänstetid än personal i motsvarande ställning vid statens järnvägar. Till förebyggande därav att förstnämnda personal skulle bliva obehörigen gynnad i förevarande avseende i förhållande till den övriga statsbanepersonalen, finner styrelsen det vara lämpligt, att den tidpunkt, från vilken tjänstetiden skall beräknas i den enskilda banans tjänst, bestämmes så, att den motsvarar den tid, då, enligt vad för statens järnvägars personal verkställd statistisk utredning giver vid handen, ordinarieskap första gången i genomsnitt erhålles i respektive befattningar.

Därest förhållandena ordnades enligt de sålunda angivna grunderna, skulle ifrågavarande personal tilldelas viss fyllnadspension i de fall, då beloppet av den pension, vederbörande vid avgång ur tjänsten är berättigad att erhålla från enskilda järnvägarnas pensionskassa, understiger beloppet av den pension, han skulle hava erhållit av trafikmedel, om han såsom ordinarie tjänstår i statens järnvägars tjänst finge enligt av järnvägsstyrelsen fastställda grunder beräkna den sammanlagda ordinarie tjänstetiden vid enskild järnväg och statens järnvägar. Denna fyllnadspension skulle i enlighet med de regler, som tillämpats vid 1902 års Riksdags beslut angående fyllnadspensioner, motsvara antingen skillnaden mellan sagda båda pensionsbelopp, under förutsättning att vederbörande erlade vissa fyllnadsavgifter, motsvarande skillnaden emellan de avgifter, han erlagt till enskilda järnvägarnas pensionskassa, och de avgifter han skulle hava erlagt, därest han vid den ovan angivna tidpunkten blivit delägare i statens järnvägars pensionsinrättning, eller ock, därest dessa fyllnadsavgifter helt eller delvis icke erlades, sådan fyllnadspension med avdrag av det för tiden efter avskedstagandet beräknade årliga värdet av de icke influtna fyllnadsavgifterna.

Vidkommande det förstnämnda alternativet skulle, enligt vad järnvägsstyrelsen vidare framhåller, fyllnadsavgifterna för de allra flesta bliva så betungande, att vederbörande helt säkert icke utom i sällsynta undantagsfall skulle kunna komma ut med att erlægga dem. Med hänsyn till det av styrelsen ovan föreslagna sättet för beräkning av tjänstetiden komma nämligen fyllnadsavgifterna att i väsentligen högre grad än vad som skulle äga rum enligt 1902 års riksdagsbeslut utgå i form av retroaktivavgifter. Styrelsen anser fördenskull, att nu berörda alternativ helt och hållet bör lämnas ur räkningen och att man uteslutande bör tillämpa det andra sättet för bestämmande av fyllnadspensionens belopp. I fråga om beräkning av det avdrag, som enligt sistnämnda alternativ

bör göras, synes det styrelsen, som om denna beräkning lämpligen kunde verkställas på ett enklare sätt än det, som föreskrives i 1902 års riksdagsbeslut. Om man utgår från att vederbörande icke erlagt några pensionsavgifter, motsvarande den på ovan angivna sätt bestämda fyllnadspensionen, synes värdet av de icke erlagda avgifterna kunna fastställas i enlighet med den princip, som, enligt vad som framgår av sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtande i den ordinarie statsbanepersonalens pensionsfråga vid 1910 års riksdag, tillämpats för bestämmande av nämnda personals pensionsavgifter. Enligt denna princip äro dessa avgifter avvägda så, att de i genomsnitt beräknas täcka en tredjedel av kostnaden för vederbörandes pensionering. I överensstämmelse härmed skulle alltså fyllnadspensionens bruttobelopp minska med en tredjedel samt återstoden utbetalas av trafikmedel såsom fyllnadspensioner åt nu ifrågakvarande personal.

Styrelsen meddelar vidare, att styrelsen verkställt utredning, omfattande samtliga vid statens järnvägar anställda, i enskilda järnvägarnas pensionskassa delaktiga tjänstemän, vilken utredning utvisar, i vilka fall och till vilka belopp fyllnadspensioner, bestämda enligt ovan angivna grunder, skulle komma att utgå. Av denna utredning, vilken åtföljer järnvägsstyrelsens framställning, inhämtas, att fyllnadspensioner skulle tillkomma 99 personer.

Beträffande denna utredning framhåller styrelsen, att hänsyn därvid endast kunnat tagas till de löneförhöjningar, som vederbörande beräknas erhålla i innehavande befattningar. Därest någon av den personal, som utredningen avser, skulle vinna befordran, kan alltså inträffa, dels att den för vederbörande angivna fyllnadspensionen ökas och dels att fyllnadspension bör tilldelas även andra tjänstemän, än de i utredningen angivna. Vidare anmärker styrelsen, att fyllnadspensionernas belopp kunna undergå någon förändring, beroende på huruvida vederbörande avgår från tjänsten vid den tid, då han enligt reglementet för enskilda järnvägarnas pensionskassa är pensionsberättigad, eller vid den tidpunkt, då pensionsrätt inträder enligt pensionslagen den 4 juli 1910. Slutligen erinras, att den tidpunkt, från vilken tjänstår beräknats, bestämts överslagsvis och sålunda kan bli föremål för någon jämkning, vilket i sin mån kan inverka på fyllnadspensionernas belopp.

Med stöd av nämnda utredning har, på uppdrag av järnvägsstyrelsen, byrådirektören i riksförsäkringsanstalten Karl Dickman utfört en beräkning över kostnaden för statens järnvägar för beredande av fyllnadspensioner i enlighet med nyssnämnda utredning. Denna beräkning, vilken jämväl bifogats styrelsens skrivelse, utvisar, att fyllnadspensionernas sam-



manlagda belopp för år utgör 27,322 kronor, och att deras kapitalvärde år 1912 uppgår till 186,033 kronor.

Styrelsen har även låtit genom byrådirektören Dickman uträkna kostnaden för utbetalande av fyllnadspensioner i enlighet med de i förberörda ansökning av Carl Zetterholm m. fl. föreslagna grunder. Med hänsyn till bestämmelsen i § 10 mom. 1 i reglementet för enskilda järnvägarnas pensionskassa, att vederbörande järnvägsförvaltning skall för i dess tjänst anställda, i kassan delaktiga personer erlägga dels avgifter till samma belopp som delägare, och dels såsom tilläggsavgift 10 procent av samma avgifter, har därvid antagits, att fyllnadspensionerna från statens järnvägar skulle utgöra  $\frac{11}{21}$  av skillnaden mellan den pension, som enligt gällande bestämmelser utgår från enskilda järnvägarnas pensionskassa och den pension, som skulle utgå, därest ovan omförmälda bestämmelse i § 8 mom. 3 i reglementet angående begränsning av delaktigheten i kassan till den avlöning, som innehaves vid inträdet i 50-årsåldern, icke komme till tillämpning. Utredningen härutinnan giver, enligt vad styrelsen meddelar, vid handen, att fyllnadspensioner, bestämda på sistnämnda sätt, skulle tillkomma i stort sett samma personer som fyllnadspensionerna enligt de av styrelsen förordade grunder, samt att kapitalvärdet år 1912 kunde uppskattas till 214,810 kronor. Anledningen till att kostnaden enligt det senare alternativet överstiger kostnaden enligt det förra är att söka dels däri, att full pension enligt reglementet för enskilda järnvägarnas pensionskassa kan erhållas vid en lägre tjänstålder än den, som för motsvarande fall är föreskriven i pensionslagen av den 4 juli 1910, dels ock i den omständigheten att enligt nämnda reglemente all personal är pensionsberättigad vid 63 år, under det att enligt pensionslagen pensionsåldern för stora grupper av personal är bestämd till 65 år.

Styrelsen har jämväl ansett sig böra undersöka, i vad mån den personal, varom nu är fråga, kan erhålla förbättring i sina pensionsvillkor därigenom att den kommer i åtnjutande av fyllnadspension enligt 1902 års riksdagsbeslut. Den ävenledes av byrådirektören Dickman verkställda utredningen i berörda avseende utvisar, att av nämnda personal endast 26 personer skulle erhålla dylik fyllnadspension, ävensom att kapitalvärdet år 1912 av dessa fyllnadspensioner kan uppskattas till 21,276 kronor. Därest styrelsens förslag i fråga om fyllnadspensioner till nu omförmälda personal komme att vinna godkännande, synes det styrelsen vara lämpligt, att 1902 års beslut upphäves, och att sålunda fyllnadspensionerna uteslutande beräknas enligt de av styrelsen för-

ordade regler. Kostnaden för genomförande av styrelsens förslag bör i alla händelser minskas med ovannämnda belopp, 21,276 kronor.

Det anförda avser den vid statens järnvägar anställda personal, som är delaktig i enskilda järnvägarnas pensionskassa. Emellertid håller styrelsen före, att en förbättring av pensionsvillkoren bör äga rum även för den personal, som år 1896 i sammanhang med inköpet av västkustbanan övergått i statens järnvägars tjänst och icke är delaktig i någon pensionskassa. I fråga om dessa tjänstemän — vilkas antal nyssnämnda är utgjorde 33, men numera nedgått till 22 personer — bestämdes år 1902, såsom redan omförmäls, att de vid avskedstagandet ur statens järnvägars tjänst skulle såsom pension erhålla ett belopp, motsvarande skillnaden emellan, å ena sidan, det pensionsbelopp vederbörande skulle hava erhållit, om han den 1 januari 1896 vunnit delaktighet i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, och, å andra sidan, det för tiden efter avskedstagandet beräknade årliga värdet av de avgifter, han i händelse av sådan delaktighet skolat under sin tjänstgöringstid i statens järnvägars tjänst hava erlagt till pensionsinrättningen.

I överensstämmelse med de grunder styrelsen förordat i fråga om fyllnadspensioner till den personal, som är delaktig i enskilda järnvägarnas pensionskassa, synes det styrelsen vara billigt, att nu ifrågavarande personal tillerkännes pensioner, motsvarande två tredjedelar av den pension vederbörande skulle hava erhållit, om han såsom ordinarie tjänstår i statens järnvägars tjänst finge enligt av järnvägsstyrelsen fastställda grunder beräkna den sammanlagda ordinarie tjänstetiden vid enskild järnväg och statens järnvägar.

En styrelsens framställning åtföljande förteckning utvisar, huru pensioner, beräknade på nu angivet sätt, skulle ställa sig för denna personal.

Enligt en av byrådirektören Dickman verkställd uträkning skulle kapitalvärdet av den nu föreslagna pensioneringen av nämnda 22 personer uppgå till 140,249 kronor, varvid värdet av fyllnadspensionerna enligt 1902 års beslut icke avdragits.

Slutligen bör enligt styrelsens mening i detta sammanhang pensionsförhållandena på ett lämpligare sätt än hittills ordnas för de i Örebro—Köpings järnvägsaktiebolags tjänst förut anställda befattningshavare, vilka jämlikt kontraktet angående förvärvande för statens räkning av *bandelen Örebro—Frövi* övergått i statens järnvägars tjänst, men icke erhållit konstitutorial å innehavande befattningar. Styrelsen erinrar, hurusom i fråga om dessa befattningshavare, vilka till ett antal av 18

finnas angivna i en av Kungl. Maj:t till 1902 års Riksdag avlåten proposition, nr 4, om beredande åt dem av livräntor, Riksdagen enligt skrivelse den 16 maj 1902, nr 121, medgivit, att till dem finge, sedan de fyllt 65 år eller, vad tågpersonalen beträffade, 60 år, samt under förutsättning att vederbörande vid uppnående av nämnda ålder av 65 eller 60 år ännu kvarstodo i tjänst, av järnvägstrafikmedlen utbetalas livräntor med de i förteckningen för en var angivna belopp. Dessa livräntor motsvarade omkring två tredjedelar av vederbörandes dåvarande avlöning i den enskilda järnvägens tjänst.

Då den omständigheten, att nu omförmälda befattningshavare, av vilka för närvarande endast nio kvarstå i tjänst, icke erhållit konstitutorial, uteslutande berott därpå, att de ansetts vara för gamla för att vinna inträde i statens järnvägars pensionsinrättning samt härtill kommer, att de för dem bestämda livräntor synas styrelsen vara otillräckliga, med hänsyn till den väsentligt ökade avlöning, som de numera åtnjuta, håller styrelsen före, att denna personal bör i stället för dessa livräntor erhålla pensioner enligt samma grunder som nu föreslagits för den år 1896 från västkustbanan i statens järnvägars tjänst antagna, i enskilda järnvägarnas pensionskassa icke delaktiga personalen.

I nyssnämnda, järnvägsstyrelsens skrivelse bifogade förteckning angivas för ifrågavarande personal såväl beloppen av pensioner, bestämda på omförmälda sätt, som de för vederbörande enligt 1902 års Riksdags beslut fastställda livräntor.

Kapitalvärdet av de av styrelsen föreslagna pensionerna uppgår enligt en av byrådirektören Dickman verkställd utredning till 63,054 kronor, varvid icke avdrag skett för värdet av ovannämnda livräntor.

På grund av allt vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte i proposition till 1913 års Riksdag föreslå Riksdagen medgiva,

*dels* att — i stället för de fyllnadspensioner, som enligt medgivande av 1902 års Riksdag skulle under viss förutsättning utgå till de västkustbanan förut tillhörande, i statens järnvägars tjänst numera anställda tjänstehavare, som äro delaktiga i enskilda järnvägarnas pensionskassa — till en var av nämnda tjänstehavare måtte, därest beloppet av den pension, vederbörande vid avgång ur tjänsten är berättigad att erhålla från berörda pensionskassa, understiger beloppet av den pension, han skulle med tillämpning av lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar hava erhållit av trafikmedel, om han såsom ordinarie tjänstår i statens järnvägars tjänst finge enligt av järnvägsstyrelsen fastställda grunder tillgodoräkna sig sin sammanlagda ordinarie tjänstetid vid den enskilda järnvägen och statens järn-

Järnvägsstyrelsen hemställer den 5 februari 1913

vägar, efter avskedstagandet ur statens järnvägars tjänst få av trafikmedel utbetalas fyllnadspension, motsvarande två tredjedelar av skillnaden mellan sagda båda pensionsbelopp;

*dels* att fyllnadspensioner enligt nyssnämnda bestämmelse finge i förekommande fall utbetalas till de Malmö—Kontinentens järnväg förut tillhörande, i statens järnvägars tjänst numera anställda tjänstinhavare, som äro delaktiga i enskilda järnvägarnas pensionskassa;

*dels* att — i stället för de pensioner, som enligt medgivande av 1902 års Riksdag skulle utgå till de västkustbanan förut tillhörande, nu i statens järnvägars tjänst anställda tjänstehavare, vilka vid nämnda tidpunkt icke tillhörde vare sig statens järnvägstrafiks pensionsinrättning eller enskilda järnvägarnas pensionskassa — till en var av nämnda tjänstehavare måtte efter avskedstagandet av trafikmedel få utbetalas pensioner, motsvarande två tredjedelar av den pension, vederbörande skulle med tillämpning av förenämnda lag hava erhållit av trafikmedel, om han såsom ordinarie tjänstår i statens järnvägars tjänst finge enligt av järnvägsstyrelsen fastställda grunder tillgodoräkna sig sin sammanlagda ordinarie tjänstetid vid den enskilda järnvägen och statens järnvägar;

*dels* att — i stället för de livräntor, som enligt medgivande av 1902 års Riksdag skulle utgå till de i Örebro—Köpings järnvägsaktiebolags tjänst förut anställda befattningshavare, vilka övergått i statens järnvägars tjänst, men icke erhållit konstitutorial å innehavande befattningar — till en var av nämnda tjänstehavare finge efter avskedstagandet av trafikmedel utbetalas pensioner efter enahanda bestämmelser, som i nästföregående stycke angivits;

*dels* ock att vad sålunda föreslagits rörande fyllnadspensioner och pensioner måtte få tillämpas för den personal, som från ingången av år 1913 avgår ur tjänsten.

ställnin-  
rån per-  
nalen.

Med anledning av järnvägsstyrelsens sålunda avgivna förslag i ämnet hava till Kungl. Maj:t inkommit två särskilda framställningar.

I den ena av dessa framställningar har erinrats, att redan under år 1910 från personal vid västkustbanan till järnvägsstyrelsen ingivits ansökning om förbättrade pensionsvillkor, men att till följd av åtskilliga svårigheter i avseende å utförande av de för pensionsfrågans lösning erforderliga ekonomiska beräkningar ärendet först den 5 februari 1913 blivit slutligt behandlat av styrelsen.

Då emellertid järnvägsstyrelsens förslag, yttras det vidare i framställningen, avser att tillämpas endast för den del av ifrågavarande personal, som avgår ur tjänsten efter utgången av år 1912, avsköndras från den eventuella pensionsförbättringen alla de, som redan under år 1910 vid uppnådd pensionsålder avgått ur tjänsten.

Under åberopande härav har hemställts, att vid en eventuell proposition i ämnet måtte medräknas även de å en framställningen bifogad förteckning upptagna befattningshavare, vilka avgått ur tjänsten under åren 1910, 1911 och 1912, så att de måtte komma i åtnjutande av motsvarande pensionsfyllnad som deras från och med år 1913 avgående kamrater, dock att någon fyllnad i redan för åren 1910, 1911 och 1912 uppburna pensioner icke skulle utgå.

I den andra framställningen har anmärkts, att för vissa i järnvägsstyrelsens förslag avsedda befattningshavare, nämligen tågmästarna 108 Svensson, 110 Sundh, 111 Lund och 112 Hansson, de eventuella pensionsförbättringarna skulle bliva mycket ringa i jämförelse med vad deras kamrater i samma lönegrad skulle erhålla.

Med hänsyn härtill har, utan att därvid någon anmärkning gjorts mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna beräkningsgrunder, hemställts, att Kungl. Maj:t måtte taga frågan i närmare övervägande, i syfte att utväg måtte finnas för att förenämnda tågmästare skulle erhålla jämförelsevis samma pensionsförbättring, som deras på samma lönenivå stående kamrater.

Järnvägsstyrelsen har den 1 mars 1913 avgivit utlåtande över sistnämnda bägge framställningar och därvid till en början vitsordat, att personalen vid västkustbanan under år 1910 inkommit med förut omförmälda ansökning om förbättrade pensionsvillkor samt att ärendets behandling inom styrelsen blivit av antydda skäl fördröjd.

Vidkommande den nu ifrågasatta tillämpningen av de av styrelsen föreslagna bestämmelserna i avseende å vissa under tiden 1910—1912 avgångna befattningshavare framhåller styrelsen, vad beträffar de personer, som erhållit avsked under år 1910, att vid denna tid det av Kungl. Maj:t den 7 maj 1909 fastställda förnyade reglementet för enskilda järnvägarnas pensionskassa trätt i kraft, men att lagen angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar den 4 juli 1910 äger tillämpning först efter ingången av år 1911. En följd härav blir att, även om de av styrelsen i förenämnda skrivelse den 5 februari 1913 föreslagna bestämmelser angående fyllnadspensioner förklarades gälla beträffande omförmälda befattningshavare, någon fyllnadspension icke skulle för dem ifrågakomma.

Angående en å den av personalen åberopade förteckning upptagen person har styrelsen meddelat, att han på grund av 1902 års bestämmelser redan tilldelats fyllnadspension samt att någon ytterligare förbätt-

ring i pensionshänseende icke skulle ifrågakomma, även om de av styrelsen nu föreslagna bestämmelserna tillämpades å honom.

Vidkommande en annan å förteckningen upptagen person, som erhållit avsked från ingången av år 1913, har styrelsen framhållit, att styrelsens förslag angående fyllnadspensioner avser att innefatta samtliga ifrågavarande befattningshavare, som avgått från tjänsten efter den 31 december 1912 och sålunda även nyssnämnda person.

Av en styrelsens utlåtande bifogad tablå framgår, att beträffande övriga å förenämnda förteckning upptagna, under åren 1911 och 1912 avgångna personer skulle vid tillämpning av de uti styrelsens skrivelse den 5 februari 1913 föreslagna bestämmelser förhållandena ställa sig så, att sju befattningshavare skulle bliva berättigade att komma i åtnjutande av fyllnadspension.

Med hänsyn till anmärkta särskilda omständigheter i förevarande fall tillstyrker järnvägsstyrelsen, att fyllnadspensioner enligt de i styrelsens skrivelse den 5 februari 1913 föreslagna grunder måtte, räknat från och med den 1 januari 1913, tillkomma jämväl de till västkustbanan förut hörande, i statens järnvägars tjänst övergångna befattningshavare, vilka avgått ur tjänsten under åren 1911 och 1912 och ej erhållit fyllnadspension enligt 1902 års bestämmelser.

Vidkommande härefter den andra framställningen, som avser att tågmästarna Svensson, Sundh, Lund och Hansson måtte erhålla en bättre ställning i pensionshänseende än vad som skulle bliva fallet med tillämpning av oförmälda utav styrelsen föreslagna bestämmelser, har styrelsen framhållit, att den mindre gynnsamma ställning i berörda hänseende, nämnda personer komme att intaga, beror på att deras ordinarie tjänstetid understiger 30 år. Då samma förhållande kan inträffa beträffande den personal, å vilken pensionslagen av den 4 juli 1910 är tillämplig, anser styrelsen anledning ej föreligga att föreslå några undantagsbestämmelser för bemälda befattningshavare; och hemställer styrelsen, att sistberörda framställning icke måtte föranleda till någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Såsom jag i det föregående omnämnt, yttrade Riksdagen i skrivelse den 14 maj 1900, att det syntes Riksdagen som om staten av billighets-skäl borde åtminstone i vissa fall bereda den del av den från västkustbanan övertagna personalen, som icke vunnit inträde i statens järnvägs- trafikens pensionsanstalter, rätt till någon pension eller förbättring i de mindre fördelaktiga pensionsvillkor, som delaktighet i enskilda järnvägar- nas pensionskassa medförde. I avseende å den utredning i ämnet, som

Riksdagen då begärde, ansåg Riksdagen dock särskilt böra tagas i betraktande, bland annat, tiden för nämnda personals inträde i statens tjänst.

Enligt det av dåvarande chefen för civildepartementet sedermera framlagda förslag angående beredande av förbättrade pensionsförmåner för ifrågavarande personal, vilket förslag underställdes 1902 års Riksdags prövning och godkändes av densamma, togs icke heller hänsyn till vederbörandes tjänstetid i den enskilda järnvägens tjänst. Emellertid framhöll departementschefen, att härigenom den äldre personalen skulle bliva lidande i jämförelse med den, som hela sin arbetstid varit i statens järnvägars tjänst, och att detta från personalens sida måste kännas som en obillighet.

Sedan numera genom 1910 års lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar förbättrade pensionsförmåner blivit gällande för flertalet bland statsbanepersonalen, har olikheten mellan dem, som från början varit anställda vid statens järnvägar, och dem, som dit övergått vid inköp av den enskilda järnvägen, blivit ännu större.

Att under sådana förhållanden vidhålla den uppfattning, som fått sitt uttryck i 1902 års bestämmelser, synes mig icke vara skäligt.

Järnvägsstyrelsens i skrivelsen den 5 februari 1913 innehållna förslag avser, att för nu ifrågavarande personal så vitt möjligt undanröja antydda missförhållande och innebär i huvudsak, att vid bestämmande av beloppet av utgående pensioner eller fyllnadspensioner till nämnda befattningshavare hänsyn skulle enligt vissa grunder tagas jämväl till tjänstgöringstid vid den enskilda järnvägen.

Förslaget åsyftar jämväl att på enahanda sätt ordna förhållandena beträffande dels de Malmö—Kontinentens järnväg förut tillhörande, i statens järnvägars tjänst anställda befattningshavare, som äro delaktiga i enskilda järnvägarnas pensionskassa, dels ock de i Örebro—Köpings järnvägsaktiebolags tjänst förut anställda befattningshavare, vilka övergått i statens järnvägars tjänst, men icke erhållit konstitutorial å innehavande befattningar.

I sin nyssberörda skrivelse hade järnvägsstyrelsen föreslagit, att de nya bestämmelserna rörande fyllnadspensioner och pensioner skulle få tillämpas beträffande allenast den personal, som från ingången av å 1913 avgår ur statens järnvägars tjänst. Sedermera har dock styrelsen, med anledning av gjord framställning, i förenämnda utlåtande den 1 mars 1913 — med vitsordande att västkustbanepersonalen redan under år 1910 till styrelsen ingivit en ansökning om förbättrade pensionsvillkor — tillstyrkt, att de ifrågasatta bestämmelserna skulle få tillämpas jämväl å befattningshavare vid nämnda järnväg, som avgått efter 1911 års ingång, dock utan någon retroaktiv verkan beträffande redan uppburna pensioner.

Mot vad järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 5 februari 1913 föreslagit i fråga om sättet för beräkning av fyllnadspensioner och pensioner har jag i huvudsak icke något att erinra. Jag vill allenast framhålla, att sedan utredningen angående den reduktion, som vid beräkning av ordinarie tjänstetid i enskilda järnvägarnas tjänst bör ske på grund av tidigare vunnet ordinarieskap, blivit avslutad, grunderna för nämnda reduktion torde böra underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Vad beträffar järnvägsstyrelsens i utlåtandet den 1 mars 1913 gjorda hemställan, att bestämmelserna i fråga skulle få tillämpas icke blott å befattningshavare, vilka efter ingången av år 1913 avgå ur tjänsten, utan även å befattningshavare vid västkustbanan, vilka under åren 1911 och 1912 lämnat sin befattning, finner jag detta vara med billighet överensstämmande.

Att gränsen har blivit satt till 1911 års början har naturligtvis sin grund i att först med detta år pensionslagen för statens järnvägars egna tjänstemän trätt i kraft, vilken pensionslag ju väsentligen föranlett det föreliggande förslaget. Skulle pensionsförbättringen sträcka sig till tidigare entledigad personal vid de förut i västkustbanan ingående järnvägarna, bleve denna personal i själva verket gynnad framför statens järnvägars egna tjänstemän.

Emellertid anser jag ifrågavarande medgivande böra omfatta även övriga kategorier av nu ifrågavarande befattningshavare och ej endast västkustbanepersonalen. Enligt vad jag från järnvägsstyrelsen inhämtat, skulle den av mig sålunda tillstyrkta utsträckningen föranleda, att ytterligare 4 befattningshavare, vilka varit anställda vid Örebro—Köpings järnvägsaktiebolags järnväg och avgått under år 1911, skulle komma i åtnjutande av pensioner till högre belopp än till dem hittills utgående livräntor.

På de av järnvägsstyrelsen anförda skäl torde vad i de senast ingivna framställningarna i övrigt blivit föreslaget icke böra föranleda till någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

Under åberopande av vad jag sålunda anført, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen medgiva,

*dels* att — i stället för de fyllnadspensioner, som enligt medgivande av 1902 års Riksdag skulle under viss förutsättning utgå till de västkustbanan förut tillhörande, i statens järnvägars tjänst numera anställda befattningshavare, som äro delaktiga i enskilda järn-



vägarnas pensionskassa — till en var av nämnda tjänst innehavare må, därest beloppet av den pension, vederbörande vid avgång ur tjänsten är berättigad att erhålla från bemälda pensionskassa, understiger beloppet av den pension, han skulle med tillämpning av lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar hava erhållit av trafikmedel, om han såsom ordinarie tjänstår i statens järnvägars tjänst finge enligt av Kungl. Maj:t fastställda grunder tillgodoräkna sig sin sammanlagda ordinarie tjänstetid vid den enskilda järnvägen och statens järnvägar, efter avskedstagandet ur statens tjänst av trafikmedel utbetalas fyllnadspension, motsvarande två tredjedelar av skillnaden mellan sagda båda pensionsbelopp;

*dels* att fyllnadspensioner enligt enahanda bestämmelser må i förekommande fall utbetalas till de Malmö—Kontinentens järnväg förut tillhöriga, i statens järnvägars tjänst numera anställda tjänstinnehavare, som äro delaktiga i enskilda järnvägarnas pensionskassa;

*dels* att — i stället för de pensioner, som enligt medgivande av 1902 års Riksdag skulle utgå till de västkustbanan förut tillhörande, i statens järnvägars tjänst numera anställda befattningshavare, vilka vid nämnda tidpunkt icke tillhörde vare sig statens järnvägstrafiks pensionsinrättning eller enskilda järnvägarnas pensionskassa — till en var av nämnda tjänstinnehavare må efter avskedstagandet av trafikmedel utbetalas pension, motsvarande två tredjedelar av den pension, vederbörande skulle med tillämpning av förenämnda lag hava erhållit av trafikmedel, om han såsom ordinarie tjänstår i statens järnvägars tjänst finge enligt av Kungl. Maj:t fastställda grunder tillgodoräkna sig sin sammanlagda ordinarie tjänstetid vid den enskilda järnvägen och statens järnvägar;

*dels* att — i stället för de livräntor, som enligt medgivande av 1902 års Riksdag skulle utgå till de i Örebro—Köpings järnvägsaktiebolags tjänst förut anställda befattningshavare, vilka övergått i statens järnvägars tjänst, men icke erhållit konstitutorial å innehavande befattningar — till en var av nämnda

tjänst innehavare må efter avskedstagandet av trafikmedel utbetalas pension efter bestämmelser, motsvarande dem, som angivits i nästföregående stycke;

*dels ock* att vad sålunda skall gälla beträffande fyllnadspensioner och pensioner må tillämpas å personal, som från ingången av år 1911 eller därefter avgått eller avgår ur tjänsten, dock att fyllnadspension eller pension icke i något fall må utgå för tiden före den 1 januari 1913.

---

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet, av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen avlätas.

Ur protokollet:

*Nils Adeltgren.*

---