

Nr 228.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen med förslag till bestämmelser angående rätt till pension för extra ordinarie tjänstemän samt verkstads- och förrådsarbetare vid statens järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 4 april 1913.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen *dels* att antaga bilagda förslag till bestämmelser angående rätt till pension för extra ordinarie tjänstemän samt verkstads- och förrådsarbetare vid statens järnvägar;

*dels ock*, under förutsättning att nämnda förslag av Riksdagen antages, medgiva, att för bekostande av ifrågavarande pensionering må av trafikmedel avsättas för år 1914 325,000 kronor samt från och med år 1915 och tillsvidare årligen 625,000 kronor att ingå till en särskild fond, om vars förvaltning Kungl. Maj:t meddelar närmare bestämmelser.

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.*

## Förslag

till

Bestämmelser angående rätt till pension för extra ordinarie tjänstemän samt verkstads- och förrådsarbetare vid statens järnvägar.

## § 1.

Rätt till pension enligt dessa bestämmelser tillkommer vid statens järnvägar anställda extra ordinarie tjänstemän samt verkstads- och förrådsarbetare.

## § 2.

Pensionsrätt tillkommer:

a) den som till följd av olycksfall i statens järnvägars tjänst eller eljest till följd av sjukdom, vilken han genom utövning av sådan tjänst ådragit sig, icke vidare kan behörigen sköta sin befattning och ej heller av järnvägsstyrelsen anses kunna lämpligen förflyttas till annan befattning samt fördenskull entledigas;

b) den som efter minst 15 års anställning vid statens järnvägar antingen till följd av kroppsskada eller sjukdom i andra fall än under a) sägs eller ock till följd av väsentligen minskad arbetsförmåga icke vidare kan behörigen sköta sin befattning och ej heller av järnvägsstyrelsen anses kunna lämpligen förflyttas till annan befattning samt fördenskull entledigas;

skolande för rätt till pension enligt a) eller b) oförmågan att vidare behörigen sköta befattningen vara styrkt med i behörig ordning av vederbörande järnvägsläkare utfärdadt intyg;

c) den som vid avgång från anställningen uppnått här nedan för olika slag av anställning stadgade levnadsålder, under förutsättning tillika att vederbörande under sammanlagt minst 15 år innehåft anställning vid något statens verk eller inrättning, därav åtminstone de 5 sista åren i stadigvarande tjänst vid statens trafikerade järnvägar.

Nämnda levnadsålder utgör:

för manliga extra ordinarie tjänstemän i järnvägsstyrelsen 67 år;

för manliga extra ordinarie tjänstemän av högre grad vid distrikten, de vid verkstäderna anställda extra ordinarie tjänstemän av lägre grad samt verkstads- och förrådsarbetare 65 år;

för extra ordinarie tjänstemän av lägre grad vid distrikten med undantag av nyss nämnda 63 år; samt

för kvinnliga tjänstemän 60 år;

d) den som efter uppnådda 50 levnadsår och minst 15 års anställning vid något statens verk eller inrättning, därav åtminstone de 5 sista

åren i stadigvarande tjänst vid statens trafikerade järnvägar, entledigas annorlunda än efter egen ansökan eller på grund av fel eller försumlighet i tjänsten eller därför, att han ådömts straff för grövre brott.

### § 3.

Vid beräkning av tjänstålder enligt dessa bestämmelser medräknas icke tjänstetid före fyllda 21 år. Tjänstår beräknas endast för tid, varunder befattningshavaren verkligen tjänstgjort, därvid avdrag dock ej må ske för tid, varunder befattningshavaren varit på grund av sjukdom eller för fullgörande av värnplikt hindrad att tjänstgöra eller åtnjutit tjänstledighet med bibehållande av full avlöning eller för fullgörande av offentligt uppdrag eller för resa, som med vederbörligt tillstånd företagits för egen utbildning.

I fråga om pension för den som vid avgång från befattning, som i dessa bestämmelser avses, innehar pension för annan sådan tjänst eller annan statstjänst, må tjänstår, som beräknats för erhållande av den pension, ej ånyo beräknas såsom tjänstår, där det icke på grund av annan tjänstgöring än den, på hvilken den förra tjänstårsberäkningen grundats, må såsom tjänstår beräknas.

### § 4.

Därest pensionsberättigad innehar minst 35 tjänstår enligt de i §§ 2 och 3 angivna beräkningsgrunder, utgör beloppet av pension, som utgår på grund av stadgandet i § 2 c) (ålderspension), då den pensionsberättigades medelavlöning för år under de 5 senaste anställningsåren uppgår till

mer än 3,100 kr.	.....	1,500 kr.
» » 3,000 » men högst 3,100 kr.	.....	1,460 »
» » 2,900 » » » 3,000 »	.....	1,410 »
» » 2,800 » » » 2,900 »	.....	1,370 »
» » 2,700 » » » 2,800 »	.....	1,320 »
» » 2,600 » » » 2,700 »	.....	1,270 »
» » 2,500 » » » 2,600 »	.....	1,230 »
» » 2,400 » » » 2,500 »	.....	1,180 »
» » 2,300 » » » 2,400 »	.....	1,130 »
» » 2,200 » » » 2,300 »	.....	1,090 »
» » 2,100 » » » 2,200 »	.....	1,040 »
» » 2,000 » » » 2,100 »	.....	990 »
» » 1,900 » » » 2,000 »	.....	940 »
» » 1,800 » » » 1,900 »	.....	900 »
» » 1,700 » » » 1,800 »	.....	850 »

mer än 1,600 kr. men högst 1,700 kr. ....	800 kr.
» » 1,500 » » » 1,600 » .....	760 »
» » 1,400 » » » 1,500 » .....	710 »
» » 1,300 » » » 1,400 » .....	660 »
» » 1,200 » » » 1,300 » .....	620 »
» » 1,100 » » » 1,200 » .....	570 »
» » 1,000 » » » 1,100 » .....	520 »
» » 900 » » » 1,000 » .....	470 »
900 » och därunder .....	430 »

med iakttagande dock att pensionsbeloppet icke må överstiga:

för kvinnliga extra ordinarie tjänstemän av högre grad .....	1,000 kr.
» förmän i verkstäder .....	1,200 »
» lokomotivreparatörer samt maskinister vid elektriska kraft- eller belysningscentraler .....	850 »
» vagnreparatörer, gasverksförmän och kranskötare vid kollossningskran .....	800 »
» förrådsförmän, maskin- och pannskötare, lokomotiveldare samt telefon- och elektrisk belysningsarbetare .....	700 »
» manliga kontorsbiträden, banvakter, banarbetare, som icke äro yrkesutbildade hantverkare, trädgårdsarbetare, vagn- och stallkarlar, gasverksarbetare, förrådsvakter, portvakter, vaktmästare, nattvakter, stationskarlar, kontorsvakter, notisbärare, telegrambud och bromsare .....	650 »
» vagnstäderskor och andra kvinnliga extra ordinarie tjänstemän av lägre grad .....	450 »
» arbetare i verkstäder och förråd, som äro yrkesutbildade hantverkare, samt banarbetare med dylik utbildning .....	850 »
» övriga verkstads- och förrådsarbetare .....	650 »

Beträffande extra ordinarie befattningshavare, som icke återfinnes bland de ovan nämnda, bestämmer järnvägsstyrelsen, till vilken grupp sådan befattningshavare skall hänföras.

### § 5.

Understiger tjänstårens antal 35, utgör årliga beloppet av ålderspension, allt efter antalet tjänstår, beräknade på ovannämnda sätt, viss procent av de i § 4 angivna pensionsbelopp sålunda, att

för fulla 15 tjänstår erhålles	25	%
» » 16 » »	27,5	%
» » 17 » »	30	%
» » 18 » »	32,5	%
» » 19 » »	35	%
» » 20 » »	37,5	%
» » 21 » »	40	%
» » 22 » »	42,5	%
» » 23 » »	45	%
» » 24 » »	47,5	%
» » 25 » »	50	%
» » 26 » »	55	%
» » 27 » »	60	%
» » 28 » »	65	%
» » 29 » »	70	%
» » 30 » »	75	%
» » 31 » »	80	%
» » 32 » »	85	%
» » 33 » »	90	%
» » 34 » »	95	%

## § 6.

Vid beräkning av avlöning enligt dessa bestämmelser skall läggas till grund

*för extra ordinarie tjänsteman* med undantag av banarbetare, som är yrkesutbildad hantverkare:

den månadsavlöning, som jämlikt av järnvägsstyrelsen fastställda allmänna grunder eller eljest är bestämd för den kategori av tjänstemän, vartill vederbörande hör, med iakttagande att han alltid skall anseplacerad å ort, där jämlikt av Kungl. Maj:t med stöd av § 9 punkt 3:o i nådiga avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907 fastställda grunder ersättning för bostad och bränsle utgår med 20 % av arvodet.

Ortstillägg, övertidsersättning m. m. medräknas icke härvid;

*för verkstads- och förrådsarbetare samt banarbetare, som äro yrkesutbildade hantverkare:*

den vederbörande tilldelade timlönen, med iakttagande, dels att antalet arbetstimmar för år beräknas till 2,900,

*dels ock* att timlönen, allt efter den ort, där vederbörande är placerad, nedsättes i förekommande fall med ett belopp, som enligt av järnvägsstyrelsen fastställda grunder utgör skillnaden mellan minimilönen å placeringsorten, å ena, samt minimilönen å den ort, där minimilönen är lägst, å andra sidan.

Vid beräkning av avlöning skall hänsyn icke tagas till den nedsättning, som befattningshavare jämlikt av järnvägsstyrelsen fastställda bestämmelser kan få vidkännas efter fyllda 60 år.

### § 7.

Årliga beloppet av pension, som utgår på grund av stadgandet i § 2 b) (sjukpension), utgör, allt efter antalet tjänstår, den procent av högsta pension, som är i § 5 för motsvarande antal tjänstår bestämt, dock med iakttagande att lägsta sjukpensionen utgör 150 kronor.

Därest de förhållanden, som grundat rätten till sjukpension, omöjliggöra för vederbörande att bidra till sin försörjning, må beloppet av dylik pension icke understiga 70 % av vederbörande enligt § 4 tillkommande pension.

### § 8.

Årliga beloppet av pension, som utgår på grund av stadgandet i § 2 a) (invalidpension), utgör, om anställningstiden vid statens verk eller inrättning icke uppgår till 29 år, 70 % av de i § 4 angivna pensionsbelopp, om anställningstiden uppgår till 29 men icke till 35 år, den procent av samma belopp, som är i § 5 för motsvarande antal tjänstår bestämd, och, om anställningstiden uppgår till 35 år eller därutöver, hela det i § 4 angivna belopp; skolandet dock pension, varom nu är fråga, oberoende av antalet tjänstår, utgå med sistnämnda belopp, därest de förhållanden, som grundat rätten till pension, omöjliggöra för vederbörande att vidare bidra till sin försörjning.

### § 9.

Rätt till pension tillkommer ej den, som blivit för fel eller försumlighet skild från sin anställning vid statens järnvägar, och ej heller den, som vid avgång från anställningen icke är svensk medborgare.

### § 10.

Pension enligt dessa bestämmelser sökes hos järnvägsstyrelsen, som, därest ansökningsen beviljas, utfärdar pensionsbrev å det belopp, den pensionsberättigade äger utbekomma.

Pension utgår från och med månaden näst efter den, under vilken anställningen vid statens järnvägar upphör, till och med den månad, under vilken pensionstagaren dör eller förverkar sin pension.

§ 11.

Pension utbetalas genom järnvägsstyrelsens försorg kvartalsvis i början av mars, juni, september och december månader.

Pensionsbelopp, som icke uttagits inom tre år, sedan det till betalning förfallit, vare förverkat; dock med rätt för järnvägsstyrelsen att efter prövning av anledningen till försummelsen medgiva beloppets utbetalning, om framställning därom göres.

§ 12.

Har pensionstagare blivit dömd till förlust av medborgerligt förtroende, skall han hava förverkat sin pension vid den tid, nämnda beslut vunnit laga kraft.

§ 13.

Pension enligt dessa bestämmelser får icke åtnjutas samtidigt med annan pension eller livränta av statsmedel eller pension från pensionsanstalt med bidrag av statsmedel i vidare mån än till det belopp, varmed pensionen enligt dessa bestämmelser, för år räknat, överstiger pension eller livränta av nyssnämnda slag.

---

*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 2 februari 1912 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag till bestämmelser angående pensionering av viss icke ordinarie personal vid statens järnvägar. Över detta förslag har sedan statskontoret avgivit utlåtande och i sammanhang därmed avlämnat ett i vissa delar från järnvägsstyrelsens avvikande förslag till pensionsbestämmelser. Vidare hava från svenska järnvägsmannaförbundet till mig ingivits framställningar i ämnet.

**Pensione-  
ringens om-  
fattning.**

Då jag nu går att redogöra för huvudgrunderna i det föreliggande förslaget, upptar jag först till behandling frågan om pensioneringens omfattning.



I sin ovannämnda skrivelse erinrar järnvägsstyrelsen till en början, att den ordinarie personalens vid statens järnvägar pensionsförhållanden senast blivit ordnade genom lagen angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar den 4 juli 1910 och i sammanhang därmed utfärdade övergångsbestämmelser, vilka författningar trädde i kraft den 1 januari 1911.

Emellertid framhåller styrelsen, att vid statsbanorna finnes anställd en stor personal, vilken antingen på grund av arten av sin anställning eller därför, att vederbörande nått för hög ålder, eller av annan anledning, exempelvis iråkad obotlig sjukdom, icke har utsikt att erhålla ordinarie befattning. Bland förstnämnda kategori av hithörande personal bör i främsta rummet nämnas de vid statens järnvägars verkstäder och förråd anställda arbetare. Hit höra även mästare och förmän vid verkstäderna samt de vid större stationer å linjen placerade lokomotiv- och vagnreparatörerna, hvilka samtliga kunna antagas till extra ordinarie tjänstemän. Detta slag av anställning innebär, att vederbörande erhåller ett s. k. antagningsbevis, hvarigenom han tillförsäkras avlöningsförmåner enligt vissa av styrelsen fastställda allmänna grunder. En särskild ställning bland nu ifrågavarande personal intaga de huvudsakligen vid banavdelningen anställda arbetarne, av vilka en stor del visserligen år efter år arbetar vid statens järnvägar, men vilka dock icke kunna anses äga stadigvarande anställning, beroende därpå att underhållsarbetet vid nämnda avdelning, varmed dessa arbetare vanligen sysselsätts, icke pågår i samma omfattning året om.

Samtliga ovannämnda personalgrupper äro alltså i den ställning, att de vid den tidpunkt, då de på grund av ålderdomssvaghet eller sjuklighet äro oförmögna till tjänstgöring, icke äro tillförsäkrade pension av allmänna medel. Styrelsen omförmäler emellertid, att järnvägsförvaltningen till förebyggande därav, att personer, som under lång tid ägnat sina bästa krafter åt statens järnvägars tjänst, skulle hemfalla åt nöd, *dels* medgivit, att ålderstigna arbetare fått, om ock med reducerad avlöning, kvarstanna i arbetet så länge vederbörande kunnat utföra åtminstone lättare sysslor, *dels* ock i sådana fall, då nämnda utväg icke lämpligen kunnat anlitas eller vederbörande varit alldeles oförmögen till arbete, tilldelat honom s. k. sjukavlöning. Jämlikt § 11 i nådiga kungörelsen den 3 december 1897 angående tilläggsbestämmelser till nådiga avlöningsreglementet för tjänstemän och betjante vid statens järnvägar den 15 oktober 1897 har nämligen järnvägsstyrelsen tillerkänts rätt att, i enlighet med av styrelsen fastställda grunder, anvisa lämpligt understöd åt extra ordinarie tjänstemän och betjante samt arbetare, vilka på

Nuvarande  
icke pensions-  
berättigad  
personal.

grund av sjukdom icke kunna tjänstgöra. Med stöd av nämnda föreskrift har dylikt understöd under benämningen sjukavlöning och uppgående till i regel hälften av vederbörandes avlöning tilldelats jämväl personal, som lidit av obotlig sjukdom eller på grund av ålderdomssvaghet varit oförmögen till tjänstgöring.

Styrelsen framhåller nu, att såväl den ena som den andra av nyssnämnda anordningar, avsedda att draga försorg om för all framtid otjänstbar eller mindre arbetsför personal, måste anses otillfredsställande. Styrelsen har därför, sedan numera tidsenliga normer för den ordinarie personalens pensionering trätt i kraft, ansett tiden vara inne att framlägga förslag till bestämmelser rörande pensionering av viss icke ordinarie personal vid statens järnvägar.

Förslagens om-  
fattning.

Vad då först angår omfattningen av den ifrågasatta pensioneringen, har styrelsen ansett sig böra utgå därifrån, att densamma endast bör avse personal med ständigt tjänstgöring året om vid statens trafikerade järnvägar eller sålunda personal, som uteslutande ägnar sig åt järnvägens tjänst. De ovan omförmälda, under allenast viss tid av året tjänstgörande banarbetarna samt all mera tillfälligt anställd personal skulle sålunda icke inbegripas i de allmänna bestämmelser i förevarande avseende, som styrelsen föreslagit. Vad angår nyssnämnda banarbetare, har styrelsen i detta sammanhang erinrat om det slag av understöd, som i form av gratifikationer å ett belopp av i regel 150 kronor för var gång plägar, på framställning av styrelsen, av Kungl. Maj:t tilldelas huvudsakligen dylik personal. I enlighet med vad ovan anförts, anser sig styrelsen icke böra föreslå, att den personal, som plägar tilldelas dylika gratifikationer, skulle bliva delaktig i den nu ifrågasatta pensioneringen. Ej heller bör enligt styrelsens mening denna pensionering omfatta de vid statens järnvägsbyggnader anställda förmän och arbetare, vilkas anställning i åtskilliga avseenden är olika med den vid statens trafikerade järnvägar anställda personalens. Dylika förmän och arbetare hava också i flera fall, på framställning av Kungl. Maj:t, beviljats pensioner af Riksdagen enligt vissa under senare tid regelbundet tillämpade grunder.

Då numera, fortsätter styrelsen, i stort sett all icke ordinarie personal med stadigvarande anställning utgöres av antingen extra ordinarie tjänstemän eller verkstads- och förrådsarbetare, har styrelsen ansett, att den pensionering, varom nu är fråga, bör omfatta endast dessa båda huvudgrupper av personalen. Beträffande sådan till nämnda grupper icke hörande extra personal, som på grund av långvarig om också ej

stadigvarande anställning kan anses förtjänt av att komma i åtnjutande av pension, torde framställning i sådant syfte böra göras i varje särskilt fall.

Styrelsen anför vidare, att styrelsen för att erhålla kännedom om antalet av den personal, som enligt förenämnda grunder skulle ifrågakomma till erhållande av pension, låtit verkställa utredning rörande den under år 1911 i styrelsen och vid distrikten anställda personal av nu omförmält slag. Av extra ordinarie personal har därvid endast medtagits *dels* sådan som den 1 januari 1912 fyllt 50 år, *dels* sådan som, oavsett levnadsålder, lider av ålderdomssvaghet eller sådan sjukdom, att vederbörande icke vidare kan antagas bli tjänstbar, *dels ock* sådan som på grund av arten av sin anställning kan antagas icke komma att erhålla ordinarie befattning, d. v. s. extra ordinarie personal innehavande befattning, som saknar motsvarighet på ordinarie stat. Vidkommande ovannämnda åldersgräns har styrelsen erinrat, hurusom Kungl. Maj:t i sammanhang med fastställande av avlöningsstaten för år 1912 medgivit anställande å ordinarie stat av befattningshavare, vilkas ålder väsentligen överstigit den för antagande i ordinarie befattning i allmänhet gällande åldern 30 år, men vilka icke uppnått 50 års ålder. Genom denna åtgärd hava med få undantag samtliga i tjänst varande extra ordinarie tjänstemän av lägre grad, som äro yngre än 50 år och innehava befattningar med motsvarighet å ordinarie stat, fått sina pensionsförhållanden tryggade. I ovannämnda utredning har vidare medtagits samtliga verkstads- och förrådsarbetare. Enligt denna utredning uppgår antalet extra ordinarie tjänstemän, däribland även ett mindre antal sådana av högre grad, till 1,285 personer samt verkstads- och förrådsarbetare till 2,858 personer.

Statskontoret anför att av järnvägsstyrelsens förevarande skrivelse Statskontoret. framgår, att ifrågavarande vid statens järnvägar anställda personal, vars ojämförligt största del utgöres av arbetare i verkstäder och förråd, icke äger någon som helst rätt till pension, men att understöd efter prövning i varje särskilt fall pläгат utgå, i det att *dels* ålderstigen arbetare fått, om ock med reducerad avlöning, kvarstanna i arbetet, så länge han kunnat utföra åtminstone lättare sysslor, *dels* ock i sådana fall, då nämnda utväg icke kunnat anlitas eller vederbörande varit alldeles oförmögen till arbete, s. k. sjukavlöning tilldelats honom till belopp i regel uppgående till hälften av vederbörandes avlöning; samt att dylikt understöd utgått jämväl till personal, som lidit av obotlig sjukdom eller på grund av ålderdomssvaghet varit oförmögen till tjänstgöring. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit måste ett dylikt

sätt att draga försorg om uttjänt personal ur flera synpunkter anses mindre tillfredsställande. Vid sådant förhållande och då rätt till pension under vissa villkor redan tillerkänts en i statens tjänst anställd personal, som torde kunna anses jämförlig med huvudparten av nu ifrågasatt personal vid statens järnvägar, nämligen daglönarekåren vid marinen, för vilken pensionsförhållandena senast ordnats genom 1910 års Riksdags beslut och nådig kungörelse av den 25 november samma år, samt det således får anses erkänt, att staten bör genom pensionering draga försorg även om dylik i statens tjänst utsliten personal, synes det icke kunna göras någon erinran mot järnvägsstyrelsens förslag, att rätt till pension bör under vissa villkor tillerkännas ifrågasatt personal vid statens järnvägar. Men då denna personal är synnerligen talrik, omfattande mer än 4,100 personer, samt kostnaderna för pensioneringen alltså måste stiga till högst avsevärda belopp, synes det vara av nöden att den största varsamhet iakttages vid bestämmande av villkor och belopp vid den ifrågasatta pensioneringen, helst det är att antaga, att vad i detta hänseende kommer att stadgas beträffande nu ifrågasatt personal skall tjäna såsom mönster för anordnande av dylik pensionering för åtskilliga andra grupper av arbetare i statens tjänst, exempelvis vid arméns verkstäder och förråd samt vid mynt- och kontrollverkets verkstäder.

På grund härav och då, såsom ovan nämnts, nyligen fastställts bestämmelser rörande pensionering av en i statens tjänst anställd arbetare-kår samt det måste vara önskligt, att i huvudsak enahanda bestämmelser bliva gällande för motsvarande arbetarepersonal inom andra områden av statsförvaltningen, har statskontoret ansett sig nödsakat föreslå jämkningar i åtskilliga delar av järnvägsstyrelsens förslag.

Beträffande omfattningen av den ifrågasatta pensioneringen delar statskontoret järnvägsstyrelsens uppfattning att därifrån böra uteslutas de allenast viss tid av året tjänstgörande banarbetarna och övrig mera tillfälligt anställd personal ävensom de vid statens järnvägsbyggnader anställda förmän och arbetare. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit skulle pensioneringen alltså avse endast personal med ständig tjänstgöring året om vid statens trafikerade järnvägar. Härvid torde böra särskilt uppmärksammas, att pensioneringen skulle omfatta även extra ordinarie tjänstemän av högre grad, såväl manliga som kvinnliga, samt kvinnliga extra ordinare tjänstemän av lägre grad. För sådan personal i statens tjänst har hitills icke varit inrymd rätt till pension. Vad beträffar extra ordinarie tjänstemännen av högre grad skulle det ju kunna synas mindre lämpligt, att rätt till pension skulle tillförsäkras de vid statens järn-

vägar anställda dylika biträden, under det att alla sådana biträden vid statens övriga ämbetsverk och institutioner fortfarande skulle sakna rätt till sådan förmån. Av vad järnvägsstyrelsen anfört vill det emellertid synas, säger statskontoret, som om denna grupp av biträden vid statens järnvägar skulle, i motsats till vad förhållandet i allmänhet torde vara med motsvarande personal i övriga verk, i stor utsträckning innehava befattningar, som sakna motsvarighet å ordinarie stat, samt därför icke hava utsikt att erhålla ordinarie anställning. Med hänsyn härtill har statskontoret förklarat sig icke hava något att erinra mot förslaget i denna del. Vidkommande därefter kvinnliga extra ordinarie tjänstemän av lägre grad, omfattande vagnstäderskor med flera, har statskontoret erinrat därom, att den genom nådiga kungörelsen den 25 november 1910 ordnade pensioneringen av de vid marinen anställda daglönare med flere icke ansetts tillämplig å kvinnliga daglönare, vilka därför fortfarande sakna rätt till pension (se propositionerna 104 och 145 till 1910 års Riksdag). För egen del har emellertid statskontoret uttalat, att även åt kvinnliga extra ordinarie tjänstemän av lägre grad vid statens järnvägar bör medgivas rätt till pension i sammanhang med ordnande av pensionering för den övriga extra personalen därstädes.

Till en början må framhållas, att pensioneringen med dess säkerställande för en tid, då arbetskraften tryter, allmänt torde anses såsom en av de största förmåner, som äro förenade med statstjänsten, en förmån, vilken ej sällan torde bidra till att uppväga de understundom större avlöningsbelopp, som lämnas av enskilda arbetsgivare. De betydande kostnader, staten åtager sig för sitt pensionsväsen, kunna därför antagas i viss mån komma statsverket indirekt till godo genom att underlätta rekryteringen. Hittills har emellertid nämnda förmån i huvudsak varit inskränkt till den ordinarie personalen, och härigenom har ett ganska betydande antal av statstjänare ställts utom pensioneringen. Vad statens järnvägar beträffar har man emellertid, såsom järnvägsstyrelsen omnämnt, redan nu sökt sörja för extra personalens ålderdom, men det är tydligt, att de utvägar, som sålunda kommit till användning, — att utbetala sjukavlöning eller låta personal kvarstå i tjänst, efter det tjänst-dugligheten i själva verket upphört — knappast kunna anses lämpliga.

Departements-  
chefen.

En utsträckning av pensioneringen kan tänkas äga rum på två sätt, antingen så, att man flyttar upp personalen i ordinarie anställning, eller så, att man utsträcker pensioneringen till personal med extra anställning. Vad det förra sättet beträffar, är det uppenbart, att denna lösning i många fall, då det gäller kategorier, som alltid kunna anses erforderliga för statsjärnvägarna och som uteslutande sysselsättas där-

inom, är den lämpligaste. Pensionsförhållandena bliva därmed samtidigt ordnade på ett tillfredsställande sätt. Det är också sannolikt, att ett avsevärt antal av den nu å extra stat stående personalen kan ifrågasättas för ordinarie anställning. En utredning i detta avseende pågår inom järnvägsstyrelsen; och torde, när denna blivit avslutad, förslag kunna framläggas till ändringar i avlöningsreglementet för statens järnvägar i sådant syfte. Emellertid lär det vara uppenbart, att av personal även inom kategorier, som sålunda kunna uppflyttas i ordinarie tjänst, en del bör förbli i extra anställning, ävensom att i allt fall avsevärda grupper av järnvägspersonal finnas kvar, för vilka icke ordinarie anställning, men väl en särskild pensionering, kan ifrågasättas. Ur pensioneringssynpunkt måste bland dessa först avskiljas alla sådana, som icke hava stadigvarande anställning. Det är utan vidare klart, såsom ock från personalens sida i annat sammanhang erkänts, att staten icke kan på ett särskilt sätt sörja för pensionering av personer, som allenast hava kortvarig eller rent tillfällig anställning i dess tjänst. En ställning för sig intaga också de, som äro anställda vid statens järnvägsbyggnader. Av naturliga skäl måste, åtminstone för den stora massan av dem, den tillfälliga anställningsformen bibehållas. En del förmän och arbetare övergå efter någon tid till den trafikerade banan, såsom banmästare eller dylikt, och komma då i åtnjutande av den ordinarie personalens pensionsförmåner. Andra åter kvarstå under längre tid i anställning vid järnvägsbyggnaderna, och för deras pensionering hava genom åtskilliga i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar meddelade riksdagsbeslut utbildat sig en fast praxis. För närvarande torde man ej kunna komma längre beträffande denna personal. Särskilt föreställer jag mig, att med den växling i antalet vid statens järnvägsbyggnader anställda personer, som i ej ringa grad måste förekomma, det skulle stöta på betydande svårigheter att med någon säkerhet försäkringstekniskt beräkna kostnaderna för en pensionering av arbetarna vid järnvägsbyggnaderna. Jag påpekar också, att samma förhållande råder beträffande de vid statens järnvägsbyggnader anställda ingenjörerna.

Härefter återstå bland de på stadigvarande sätt anställda dels ett antal extra ordinarie tjänstemän och dels verkstads- och förrådsarbetarna, vilka kategorier omfattas av den pensionering, som av järnvägsstyrelsen och statskontoret föreslagits.

Antalet av de personer, för vilka detta förslag drager försorg, uppgår enligt järnvägsstyrelsens utredning för närvarande till sammanlagt 4,143 personer, därav 1,285 extra ordinarie tjänstemän och 2,858 vid verkstäderna anställda personer. Såsom jag nyss antytt, torde en del av nämnda befattningar kunna sättas på ordinarie stat. Många av de

nuvarande innehavarna måste dock i allt fall säkerligen avstå från att övergå på ordinarie stat med hänsyn till de därmed förbundna betydande retroaktiva pensionsavgifterna, men, efter det denna generation försvunnit, kommer sannolikt en kanske ej så ringa minskning i antalet pensionerade extra ordinarie tjänstemän att inträda. Denna minskning torde dock, enligt vad jag från järnvägsstyrelsen inhämtat, komma att uppvägas av ökning av verkstadspersonalen, vars antal säkerligen måste avsevärt växa med järnvägarnas alltjämt fortgående utveckling.

Vad angår de tjänstemän av högre grad, som omfattas av den nu föreslagna pensioneringen, är detta ett fåtal personer, som antingen innehava befattningar, vilka icke erhållit motsvarighet i det gällande avlöningsreglementet, eller vid inträdet i statens järnvägars tjänst till följd av ålder eller andra omständigheter icke kunnat öfvergå på ordinarie stat.

Beträffande konsekvenserna av ett beslut om pensionering av statens järnvägars extra personal, är det tydligt, att de vid telegrafverkets verkstad anställda arbetarna, vilka för närvarande torde uppgå till omkring 470, samt de vid telegrafens linjearbeten och förråd på stadigvarande sätt anställda arbetarna, vilka torde utgöra ett antal av 900 à 1,000 (medelavlöningen för de manliga verkstads- samt linje- och förrådsarbetarna lär uppgå till mellan 1,350 och 1,400 kronor) måste i väsentliga avseenden jämföras med personalen vid statens järnvägars verkstäder. Ett förslag till pensionsbestämmelser för telegrafverkets verkstadspersonal föreligger också, men då jag anser, att Riksdagen först bör uttala sig om grunderna för pensionering av järnvägarnas mycket ansevärdare extra personal, har jag icke för närvarande ansett mig böra framlägga telegrafverkets förslag, helst som en del ändringar i detta förslag torde vara önskvärda. Genomföres emellertid nu en pensionering av järnvägarnas extra personal, torde jag till nästa riksdag få tillfälle framlägga förslag om den extra personalens vid telegrafverket pensionering.

I postverket däremot finnas icke några större grupper av extra personal med stadigvarande anställning. De i postverkets tjänst använda personer, som icke kunna påräkna att erhålla ordinarie anställning och därmed följande pensionsförmåner, inskränka sig till några s. k. dispositions- eller dylika biträden, för vilkas pensionering torde kunna sörjas genom beslut i varje förekommande fall, på sätt som hittills skett.

De av statskontoret omnämnda arbetarna vid mynt- och kontrollverkets verkstäder utgöras, enligt vad för mig uppgivits, av två personer i förmansställning med avlöning å respektive 3,000 och 2,750 kronor

samt 26 arbetare, av vilka den lägst avlönade sistlidet år uppburit 1,440 kronor.

Vad slutligen beträffar arbetarna vid arméns verkstäder och förråd uppgår, enligt vad jag inhämtat, extra personalen vid ammunitionsfabrikerna, statens gevärsfaktori, Åkers krutbruk samt artilleri- och tygverkstäderna till sammanlagt 665 manliga och 346 kvinnliga arbetare, de sistnämnda endast anställda vid ammunitionsverkstäderna. Vid intendenturverkstäderna finnas omkring 700 manliga arbetare, varförutom vid fästningsbyggnaderna 21 fortifikationsarbetare hava extra ordinarie anställning. Hela det antal manlig extra personal, som inom nämnda förvaltningsområde kan anses behövlig för framtiden, uppskattas till omkring 1,200 personer. Personalen avlönas med timpenning såsom minimiavlönning och i övrigt efter ackord. Arbetsförtjänsten anses variera mellan ungefär 4 kronor 50 öre och 6 kronor om dagen.

**Ålder.**  
Järnvägs-  
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen har i avseende å huvudgrunderna för sitt förslag tagit till utgångspunkt de bestämmelser, som gälla för den ordinarie personalen; styrelsen framhåller nämligen, att i den mån skiljaktigheter icke betingas av den olika ställning, som intages av ordinarie personal, å ena, och nu ifrågavarande personal, å andra sidan, en viss likformighet jämväl i pensionshänseende bör råda mellan personal inom samma verk. Styrelsen har ansett sig särskilt böra betona nämnda synpunkt, då nämligen, såsom framgår av det följande, styrelsen funnit sig böra ifråga om högsta pensionsbelopp och villkor för erhållande av pension föreslå bestämmelser, som i avsevärd mån avvika från dem, som enligt nådiga kungörelsen den 25 november 1910 gälla för pensionering av de vid marinen anställda förmän bland daglönare, sjukvaktare och övriga daglönare, vilken personal eljest ifråga om anställningsvillkor skulle kunna jämföras med verkstadsarbetarna vid statens järnvägar.

Vad då först angår rätten till *alderspension*, erinrar styrelsen, att enligt 2 § c) i pensionslagen den 4 juli 1910 gäller, att sådan rätt tillkommer den som vid avgång från tjänsten uppnått viss för olika kategorier av personal fastställd levnadsålder, under förutsättning tillika att vederbörande under minst 10 år innehaft anställning i ordinarie stats-tjänst, därav åtminstone de 5 sista åren i statens järnvägars tjänst. Full pension utgår enligt 5 § i samma lag, därest tjänstemannen innehar minst 30 tjänstår eljest utgår en i förhållande till tjänstårens antal avkortad pension.

Beträffande *minimi-tjänståldern* för erhållande av pension, tio år, meddelar styrelsen, att medelåldern för anställning i ordinarie tjänst för de befattningshavare, som kunna likställas med nu ifrågavarande perso-



nal, enligt statistisk utredning kan beräknas till omkring 26 år, under det att anställning i extra tjänst i de flesta fall sker betydligt tidigare. Då nu för den ordinarie personalen ovannämnda minimitid, tio år, föregåtts av en längre tids anställning i icke ordinarie tjänst, samt, vad angår tjänstetiden före 21 års ålder, densamma icke synes böra medräknas, bland annat av det skäl, att så icke sker för den ordinarie personalen, eftersom antagning i ordinarie tjänst äger rum tidigast vid nämnda ålder, har styrelsen föreslagit, dels att såsom villkor för att pension på grund av viss uppnådd levnads- och tjänstålder (ålderspension) skall ifrågakomma, måtte föreskrivas, att vederbörande skall innehava minst femton tjänstår, dels ock att vid beräkning av tjänstålder tjänstetid före fyllda 21 år icke medräknas.

I konsekvens härmed bör ock enligt styrelsens mening föreskrivas, att för erhållande av högsta ålderspension erfordras en tjänstålder av 35 år.

Den *levnadsålder*, som skulle erfordras för full ålderspension, anser styrelsen böra utgöra

för manliga extra ordinarie tjänstemän i Järnvägsstyrelsen 67 år;

för manliga extra ordinarie tjänstemän av högre grad vid distrikten, de vid verkstäderna anställda extra ordinarie tjänstemän av lägre grad samt verkstads- och förrådsarbetare 65 år;

för extra ordinarie tjänstemän av lägre grad vid distrikten med undantag av de nyss nämnda 63 år; samt

för kvinnliga tjänstemän 60 år.

I fråga om pension på grund av kroppsskada eller sjukdom, ådragen i eller utom tjänsten — *invalid- eller sjukpension* — erinrar styrelsen, att i pensionslagen § 2 stadgas följande:

»Pensionsrätt tillkommer:

a) den som till följd av olyckfall i statens järnvägars tjänst eller eljest till följd av sjukdom, vilken han genom utövning av sådan tjänst ådragit sig, icke vidare kan behörigen sköta sin befattning och ej heller av järnvägsstyrelsen anses kunna lämpligen förflyttas till annan befattning samt fördenskull erhåller avsked eller entledigas;

b) den som efter minst 10 års tjänstgöring i ordinarie anställning vid statens järnvägar antingen till följd av kroppsskada eller sjukdom i andra fall än under a) sägs eller ock till följd av väsentligen minskad arbetsförmåga icke vidare kan behörigen sköta sin befattning och ej heller av järnvägsstyrelsen anses kunna lämpligen förflyttas till annan befattning samt fördenskull erhåller avsked eller entledigas;

skolande för rätt till pension enligt a) eller b) oförmågan att vidare behörigen sköta befattningen vara styrkt med i behörig ordning avfattat

läkarbetyg, utfärdat, vad den till fri läkarvård berättigade personalen angår, av vederbörande järnvägläkare.»

Styrelsen anser, att dessa bestämmelser böra gälla även för den icke ordinarie personalen, dock att ifråga om rätt till sjukpension, d. v. s. pension under de förhållanden, som omförmälas under punkt b) härovan, dylik rätt skulle, i likhet med vad som föreslagits beträffande ålderspension, inträda först efter en tjänstetid av femton år.

Statskontoret.

Statskontoret anför, att den av järnvägsstyrelsen framhållna synpunkten, att i den mån skiljaktigheter icke betingades av den olika ställning, som intages av ordinarie personal, å ena, och nu ifrågavarande personal, å andra sidan, en viss likformighet borde jämväl i pensionsavseende råda mellan personal inom samma verk i och för sig även enligt statskontorets mening är värd allt beaktande; men då det gäller att avgöra, i vilken omfattning befintliga skiljaktigheter böra medföra olikhet i fråga om pensioneringsgrunderna har statskontoret icke kunnat helt ansluta sig till järnvägsstyrelsens uppfattning.

Statskontoret anmärker, att den övervägande delen av ifrågavarande personal utgöres av verkstads- och förråds- med flera arbetare, vilka i avseende å anställning och göromål m. m. synas vara närmare att jämföra med övrig dylik personal i statens tjänst, exempelvis de vid marinens verkstäder anställda månads- och daglönare, än med statens järnvägars ordinarie personal. Enligt statskontorets uppfattning böra därför pensioneringsgrunderna för nu ifrågavarande personal vid statens järnvägar närmast ansluta sig till de redan prövade grunderna för pensionering av personalen vid marinens verkstäder och förråd. I detta sammanhang har statskontoret erinrat därom, att den kommitté, som erhållit uppdrag att utarbeta förslag till ordnande av det militära pensionsväsendet, i sitt den 31 maj 1912 avgivna betänkande föreslagit, att pensioneringen av de vid marinen anställda månads- och daglönare bör ordnas i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, som tillämpas för pensionering av de vid marinen anställda förmän bland daglönare, sjukvaktare och övriga daglönare, och som fastställts i förenämnda nådiga kungörelse av den 25 november 1910. I denna omständighet har statskontoret hämtat ett ytterligare stöd för sin mening, att pensioneringen av statens järnvägars motsvarande personal lämpligen bör ordnas enligt huvudsakligen enahanda grunder, på det att icke väsentliga skiljaktigheter må förefinnas mellan pensioneringsgrunderna för arbetarepersonal vid statens olika verk.

I överensstämmelse härmed har statskontoret erinrat, att *lägsta tjänst-åldern* för pension åt marinens daglönare vid 1904 års riksdag föreslagits till 20 år, men av Riksdagen fastställts till 25 år. Statskontoret

anser därför, att även beträffande nu ifrågavarande personal rätt att komma i åtnjutande av pension i regel bör inträda först vid 25 tjänstår. Järnvägsstyrelsens förslag att rätt till pension skulle medgivnas redan vid 15 års tjänstgöring anser sig statskontoret alltså icke kunna biträda.

Därjämte har statskontoret uppställt såsom förutsättning för åtnjutande av pension en uppnådd *levnadsålder* av 65 år, dock att vid försvagat hälsotillstånd eller nedsatta krafter pension kan erhållas redan vid uppnådda 60 år samt att rätt till dylik förmån inträder redan vid 55 års ålder för den, som till följd av sjuklighet är oförmögen att sköta sin befattning. Detta förslag avviker från vad järnvägsstyrelsen föreslagit i avseende dels å kvinnliga befattningshavare, för vilka järnvägsstyrelsen föreslagit en pensionsålder av 60 år, dels å extra ordinarie tjänstemän i järnvägsstyrelsen, vilka enligt järnvägsstyrelsens förslag först vid 67 år skulle uppnå rätt till pension, och dels å en del extra ordinarie tjänstemän av lägre grad vid distrikten, för vilka järnvägsstyrelsen föreslagit en pensionsålder av 63 år. Då emellertid enligt vad av järnvägsstyrelsens förevarande skrivelse framgår antalet extra ordinarie tjänstemän i styrelsen är försvinnande litet i jämförelse med den övriga nu ifrågavarande personalen samt genom de av statskontoret föreslagna bestämmelser om avgång med pension vid viss tidigare ålder än 65 år tillbörlig hänsyn torde kunna anses hava tagits jämväl till kvinnliga befattningshavare och till de extra ordinarie tjänstemän, för vilka järnvägsstyrelsen föreslagit en pensionsålder av 63 år, synes det statskontoret, som om några undantagsbestämmelser vare sig i ena eller andra riktningen icke skulle vara av nöden.

I anledning härav har järnvägsstyrelsen anfört, att skiljaktigheten i den olika anställning, som intoges av ordinarie personal å ena och nu ifrågavarande personal å andra sidan, icke borde medföra så väsentliga skiljaktigheter i avseende å pensionsvillkoren, att rätten till ålderspension skulle inträda först vid en tjänstålder av 25 år samt rätten till sjukpension först vid uppnådda 55 år, medan däremot den ordinarie järnvägspersonalen kan erhålla såväl ålders- som sjukpension efter 10 tjänstår, den sistnämnda pensionen oavsett levnadsåldern.

Järnvägs-  
styrelsen.

Järnvägsmannaförbundet har i en till mig ingiven framställning berört den minimitjänstålder av 15 år, som järnvägsstyrelsen föreslagit för att bli berättigad till pension. Oaktat förbundet erkänner, att styrelsen haft ganska tungt vägande skäl för att föreslå denna tjänsteålder håller dock förbundet före, att den borde sättas lägre. Den pensionsrätt, som skulle inträffa på grund av denna tjänsteålder, skall vara grundad på antingen sjukdom eller invaliditet, enär väl knappast någon an-

Järnvägs-  
mannaförbun-  
det.

ställes vid järnvägen vid så hög levnadsålder, att han uppnår för ålderspension stadgad levnadsålder, medan hans tjänsteålder ännu är så låg som den här ifrågasatta. Då såsom förhållandet är vid statens järnvägar flertalet personal vid sin anställning lämna intyg från läkare om frihet från sjukdom och lyte, borde man kunna anse en tjänstetid av 10 år vara tillräcklig för att bereda pensionsrätt.

Rörande levnadsålder för erhållande av ålderspension erinrar förbundet, att järnvägsstyrelsen föreslagit samma ålder som i lagen av den 4 juli 1910 är bestämd för ordinarie personal, nämligen resp. 67, 65, 63 och 60 år. I fråga om gruppering av den personal, som skall falla under resp. levnadsålder, har dock avvikelse gjorts.

Förbundet anser emellertid, att den pensionsålder, som är bestämd i ovannämnda lag, är alltför hög, och anför, att samma uppfattning också på sin tid vid flera olika tillfällen framförts av fullmäktige för delägarna i statens järnvägars pensionsinrättning. Det synes därför förbundet, som goda skäl skulle föreligga för att nedbringa den pensionsålder, som av Riksdagen fastställts för ordinarie personal. Förbundet antager också, att detta varit järnvägsstyrelsens åsikt, då styrelsen för en hel del grupper extra ordinarie personal föreslagit en pensionsålder av 63 år, medan motsvarande grupper av den ordinarie personalen har en pensionsålder av 65 år, och finner det därför egendomligt, att järnvägsstyrelsen föreslår denna högre pensionsålder för verkstadsarbetarna, en grupp som icke har någon direkt motsvarighet bland den ordinarie personalen. Det måste även anses egendomligt, att pensionsåldern för verkstadsarbetarna föreslås högre än för vagn- och lokomotivreparatörer, enär dessa båda gruppers arbete är ganska likartat, även om man måste erkänna, att dessa sistnämnda arbeta under i viss mån försvårade omständigheter.

Järnvägs-  
styrelsen.

I anledning härav anför järnvägsstyrelsen följande. Järnvägsmannaförbundet har erinrat, att styrelsens förslag innefattar avvikelser från de regler, som gälla för den ordinarie personalen. Härmed torde avses, säger styrelsen, att pensionsåldern för extra ordinarie förrådsförmän, maskin- och pannskötare, manliga kontorsbiträden, vagn- och stallkarlar, förrådsvakter, portvakter och vaktmästare blivit, i likhet med vad som skulle gälla för extra ordinarie linjetjänstemän av lägre grad i allmänhet med undantag av verkstadspersonal, föreslagen till 63 år, under det att pensionsåldern för motsvarande ordinarie tjänstemän utgör 65 år. Anledningen till berörda förhållande är icke, såsom i järnvägsmannaförbundets skrivelse blivit antytt, att styrelsen ansett sist-

nämnda i pensionslagen av den 4 juli 1910 fastslagna pensionsålder vara för hög, utan har en annan synpunkt härvid varit för styrelsen bestämmande. Sedan nämligen, på sätt i styrelsens skrivelse den 2 februari 1912 omförmälts, de extra ordinarie tjänstemän av lägre grad, som vore yngre än 50 år och innehade befattningar med motsvarighet å ordinarie stat, blivit med få undantag överförda å dylik stat, kvarstår endast ett fåtal extra ordinarie befattningshavare tillhörande ovannämnda tjänstekategorier, för vilka tjänsteåldern i överensstämmelse med i pensionslagen gällande regler skulle vara 65 år. Att för dessa undantagsfall göra avvikelse från den bestämmelse rörande tjänsteålder, som enligt styrelsens förslag skulle tillämpas å flertalet extra ordinarie tjänstemän i egentlig linjetjänst, har styrelsen av praktiska skäl ansett olämpligt, och detta så mycket mera som på grund av de principer i avseende å rekryteringen av hithörande personal, som hädanefter komme att tillämpas, det endast i sällsynta fall torde inträffa, att en icke med kroppsfel behäftad extra ordinarie tjänsteman, vilken innehar befattning med motsvarighet å ordinarie stat, icke i sinom tid befordras till ordinarie.

Vad härefter angår den av järnvägsstyrelsen för verkstads- och förrädsarbetare föreslagna pensionsåldern, 65 år, framhåller styrelsen, att särskilt med hänsyn därtill, att denna pensionsålder är den normala för all ordinarie linjepersonal med undantag av tågpersonal och sådan personal, vilkens tjänstgöring företrädesvis berör tågsäkerheten, styrelsen funnit sig förhindrad att biträda det i järnvägsmannaförbundets skrivelse framställda yrkandet om nedsättning av nämnda pensionsålder. Att, såsom i nämnda skrivelse erinrats, pensionsåldern för lokomotiv- och vagnreparatörer föreslagits lägre än för verkstadsarbetare, beror just på det i skrivelsen anmärkta förhållandet, att förstnämnda personal arbetar under »försvarande omständigheter», vilka ställa betydligt högre fordringar i avseende å kroppslig vigör på samma personal än på verkstadspersonalen.

Järnvägsstyrelsens och statskontorets föreliggande förslag innefatta två principiellt skilda ståndpunkter. Järnvägsstyrelsen betonar, att statens järnvägars extra personal bör i avseende å pensioneringen såvitt möjligt ansluta sig till den ordinarie personalen. Statskontoret däremot anser detta visserligen i viss mån riktigt, men finner det ligga närmare till hands att låta reglerna för den nu ifrågavarande extra personalens pensionering följa de grunder, som av Kungl. Maj:t och Riksdagen år 1910 godkänts för pensionering av viss extra personal vid marinen. Principavgörandet inverkar icke allenast på frågan om tjänsteåldern, utan även på

Departements-  
chefen.

pensionernas belopp, såsom framgår av den följande redogörelsen. För min del förstår jag visserligen statskontorets betänkligheter mot att nu avvika från vissa nyligen godkända grunder för pensionering av vissa tjänst innehavare med extra anställning. Om man emellertid utgår ifrån, att pensioneringen bör såvitt möjligt rätta sig efter vederbörandes avlönings- och levnadsförhållanden under tjänstetiden, måste det onekligen förefalla mindre påkallat att låta järnvägens personal i pensionsavseende följa marinens daglönare, från vilka de extra ordinarie järnvägsmännen säkerligen under tjänstetiden i de flesta avseenden äro ganska vitt skilda. I stället gör sig under tjänstetiden olikheten emellan ordinarie och extra ordinarie anställning vid statens järnvägar i allmänhet icke synnerligen märkbar. Den extra personalen åtnjuter åtskilliga förmåner, såsom fribiljetter, läkarvård, medicin i likhet med den ordinarie personalen. Från den extra ordinarie personalens leder rekryteras ofta de ordinarie tjänstemännen, och de extra känna sig säkerligen själva över huvud taget såsom järnvägsfolk. Det kan under sådana omständigheter ingalunda vara ägnat att knyta dem fastare vid det verk, där de hava anställning, om man efter utgången av deras arbetstid låter dem i mycket väsentlig grad ställas under deras förutvarande kamrater. Därtill kommer att en sådan försämring skulle bliva ännu mer bjärt framträdande genom att den hittillsvarande formen för pensionering, — tilldelande av sjukavlöning eller kvarhållande i tjänst efter det full arbetsduglighet upphört, — i många fall varit mera förmånlig än till och med det av järnvägsstyrelsen framlagda förslaget. Så mycket tyngre skulle reduktionen synas med statskontorets förslag. På dessa skäl har jag ansett mig böra i denna huvudfråga ansluta mig till järnvägsstyrelsens förslag.

Vad särskilt beträffar den av järnvägsstyrelsen föreslagna lägsta tjänstaldern, 15 år, samt förslaget att tjänstetiden före 21 års ålder icke må tagas i beräkning, hava dessa tillkommit i syfte att likställa den extra personalen med den ordinarie. Även den föreslagna levnadsaldern är bestämd i nära överensstämmelse med vad som gäller för den ordinarie personalen. Ifråga om skälen till avvikelserna, tillåter jag mig hänvisa till järnvägsstyrelsens ovan intagna yttrande.

På grund av vad där anförts kan jag icke finna de av järnvägsmannaförbundet framställda anmärkningarna i förevarande avseende befogade. Att på sätt förbundet föreslagit låta extra personal pensioneras efter 10 tjänstår, skulle i själva verket innebära, att denna personal bleve gynnsammare ställd än den ordinarie. Lika litet anser jag förbundets erinringar mot den av styrelsen föreslagna levnadsaldern för vissa befattningshavares pensionering böra föranleda ändring i styrelsens förslag.

**Högsta pensionsbelopp.**

Järnvägsstyrelsen.

Vidkommande härefter frågan om högsta pensionsbelopp anför järnvägsstyrelsen, att härvid inverkar i första rummet spørsmålet, huruvida vederbörande böra i likhet med den ordinarie personalen bidra till sin pensionering eller ej. I avseende härå framhåller styrelsen den olikhet beträffande anställningen, som råder emellan den ordinarie personalen och den personal, varom nu är fråga. Denna senare personal är nämligen anställd endast tills vidare och kan sålunda exempelvis till följd av inskränkningar i eller förändringar vid järnvägsdriften entledigas. Styrelsen anser lämpligt, att berörda skillnad erhåller sitt uttryck i avseende å pensionsvillkoren på sådant sätt, att nyssnämnda personal i olikhet med den ordinarie icke bör bidra till sin pensionering. En motsatt anordning skulle, säger styrelsen, kunna komma att medföra anspråk från vederbörande att vid entledigande återfå, helt eller delvis, erlagda pensionsavgifter, vilket strider mot grunderna för den ordinarie personalens pensionering. Om också, såsom ovan anmärkts, styrelsen icke ansett sig kunna ifråga om pensionsbelopp och villkor för rätten till pension följa de grunder, som enligt nådiga kungörelsen den 25 november 1910 gälla för daglönare vid marinen, har styrelsen alltså anslutit sig till den princip, som i nu förevarande avseende finnes tillämplad i nyssberörda författning, nämligen att några pensionsavgifter från personalens sida icke böra ifrågakomma.

Styrelsen anför vidare, att, om man utgår från nämnda förutsättning och söker, såsom styrelsen anser riktigt, avväga pensionens storlek i visst förhållande till den ordinarie personalens pensioner, hänsyn bör tagas *dels* därtill, att högsta pensionen för sistnämnda personal utgör 70 % av vederbörandes arvode jämte den till 20 % därav uppskattade inkvarteringsförmånen, *dels ock* till värdet av de av den ordinarie personalen erlagda pensionsavgifter. Enligt den utredning, som förekommer i sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtande i pensionsfrågan vid 1910 års riksdag, äro de genom pensionslagen fastställda avgifterna avvägda så, att de i genomsnitt beräknas täcka en tredjedel av kostnaden för vederbörandes pensionering. Då statens bidrag till den ordinarie personalens pensionering sålunda beräknas utgöra två tredjedelar av kostnaden härav, samt pensionen utgör 70 % av avlöningen, borde alltså, om enahanda förhållande lägges till grund för pensioneringen av den icke ordinarie personalen, högsta pensionen utgöra 46,67 % av avlöningen. Styrelsen har ansett sig böra utgå från en efter nämnda grundsats beräknad pension.

Innan styrelsen övergått till frågan om sättet för beräkning av pensionen på grundvalen av nyssnämnda princip, har styrelsen redogjort

för sättet, på vilket avlöningen bestämmes för de olika kategorierna av nu ifrågavarande personal.

Vidkommande extra ordinarie personal av lägre grad har styrelsen den 8 februari 1908 genom order nr 485, varav en del såsom bilaga n:r 1 torde få fogas vid statsrådsprotokollet, fastställt grunder för avlöningen för de flesta grader av denna personal. Personalen har i avseende å avlöningen, som är bestämd till visst belopp för månad, indelats i vissa klasser, och inom varje klass utgår månadsavlöningen olika allt efter den ort, där vederbörande är placerad. Begynnelselönen ökas med ålders-tillägg efter vissa år (i regel 3-årsperioder). I vissa fall kunna modifikationerna äga rum från de sålunda fastställda grunderna, beroende på huruvida vederbörande innehar vissa högre kvalifikationer. Beträffande mästare och förmän i verkstäderna, vilka jämväl räknas till extra ordinarie tjänstemän av lägre grad, finnas inga allmänna grunder för deras avlöning fastställda, utan bestämmes avlöningen av vederbörande maskindirektörer.

Vad härefter angår verkstadspersonalen, utgår man vid bestämmande av avlöningen för densamma efter den för varje arbetare bestämda timlönen; styrelsen har den 30 mars 1908 genom order nr 502, vilken torde såsom bilaga n:r 2 få fogas vid statsrådsprotokollet, fastställt viss minimitimlön för tre olika huvudgrupper av personal, allt efter vederbörandes yrkesutbildning, med iakttagande därjämte att timlönera variera inom varje grupp efter de olika orter, där verkstäderna äro belägna. Härvid må emellertid framhållas, att flertalet arbetare äro tilldelade högre timlön än minimilönen, beroende på vederbörandes yrkesskicklighet eller ålder i tjänsten. Timlönera bestämmas av vederbörande maskindirektörer vid de dem underlydande verkstäderna.

Vad slutligen angår det fåtal extra ordinarie tjänstemän av högre grad, å vilka ifrågavarande bestämmelser skulle komma att tillämpas, fastställes deras avlöning i allmänhet av styrelsen efter vederbörandes utbildning och skicklighet.

Efter denna redogörelse har styrelsen anmärkt, att då det gäller att formulera bestämmelsen om högsta pensionsbelopp, man skulle kunna tänka sig denna endast böra innefatta, att pensionen skall utgöra 46,67 eller avrundat 47 procent av vederbörandes avlöning, antingen den som han innehar vid entledigandet eller medelavlöningen för de senare åren. Frånsett att pensionsbeloppen, på detta sätt bestämda, skulle bliva synnerligen växlande, vilket torde vara olämpligt, skulle emellertid därigenom, i motsats mot vad som fastslagits för den ordinarie personalen, den omständigheten att vederbörande under sin tjänstetid varit placerad å



en ort med dyra levnadsförhållanden komma att inverka på hans pensionsbelopp. Till förebyggande av en dylik oegentlighet har, såsom ovan anmärkts, i pensionslagen införts ett stadgande av innebörd, att inkvarteringsförmånen alltid skall beräknas till 20 % av arvodet, oaktat enligt gällande avlöningsreglemente ersättning för bostad och bränsle kan uppgå till 40 % av arvodet.

För undvikande av att pensionsbeloppen skulle bli allt för mycket växlande har styrelsen förordat fastställande av fixa pensionsbelopp efter en skala, i vilken dessa belopp motsvara ungefär 47 % av avlöningen inom vissa gränser, med iakttagande att högsta pensionen, som kunde ifrågakomma, skulle utgöra 1,500 kronor och lägsta pensionen 430 kronor, allt på sätt § 4 i styrelsens förslag till bestämmelser närmare utvisar.

Styrelsen håller sålunda före, att en maximipension bör bestämmas för nu ifrågavarande personal. Att denna, såsom ovan nämnts, blivit föreslagen till 1,500 kronor beror därpå, att endast ett fåtal av denna personal uppbär högre avlöning än 3,000 kronor. Skulle i undantagsfall, särskilt i fråga om extra ordinarie tjänstemän av högre grad, vederbörande på grund av speciell utbildning innehava så hög avlöning, att den nu ifrågasatta maximipensionen kan anses bli otillräcklig, torde styrelsen oavsett dessa bestämmelser anse sig oförhindrad att göra särskild framställning i ärendet.

Vidare anser styrelsen, att man vid bestämmande av pensionen bör utgå från medelavlöningen per år under de fem senaste anställningsåren. För tillgodoseende av den ovan anmärkta synpunkten, att dyrortsförhållanden icke må obehörigen inverka på pensionsförhållandena, har styrelsen förordat, att vid beräkning av pension för den extra ordinarie personal, vilkens avlöning reglerats av styrelsen allt efter den ort, där personalen är placerad, vederbörande skall anses åtnjuta den avlöning, som utgår för innehavare av samma befattning å ort, där avlöningen utgår med lägsta belopp.

Beträffande sättet för beräkning av avlöningen i pensionshänseende för verkstads- och förrädsarbetare bör man enligt styrelsens mening utgå från den vederbörande tilldelade timlönen och sålunda bortse från inkomst på grund av förekommande betingsarbete. Timlönen anser styrelsen nämligen utgöra ett uttryck för en arbetares yrkesskicklighet, under det att den större eller mindre inkomsten på grund av betingsarbete kan bero på mera tillfälliga omständigheter såsom ökad arbetstillgång å en viss verkstad eller i ett visst fack o. s. v.

Vidare framhåller styrelsen, att, i överensstämmelse med de för den extra ordinarie personalen här ovan angivna grunder, avlöningen bör beräknas efter den timlön, som kan anses gälla vid verkstäder å de billigaste orterna. Den verkstadspersonalen tilldelade timlönen bör alltså i förekommande fall alltefter den ort, där vederbörande är placerad, nedsättas med ett belopp, som enligt gällande bestämmelser utgör skillnaden mellan minimitimlönen å placeringsorten, å ena, samt minimilönen å den ort, där minimilönen är lägst, å andra sidan. Då dyrhetsförhållandena å olika orter äro underkastade växlingar, synes icke vara lämpligt att i en blivande författning fastslå, vilka nedsättningar skola äga rum vid de särskilda verkstäderna, utan bör det kunna överlämnas åt järnvägsstyrelsen att fastställa grunderna i förevarande avseende.

En anmärkning, säger styrelsen, som skulle kunna göras mot det av styrelsen föreslagna sättet för bestämmande av pensionen för hela den personal, varom nu är fråga, är den, att då avlöningarna fastställas, för det stora flertalet extra ordinarie personal av styrelsen och för samtliga verkstads- och förrådsarbetare av vederbörande maskindirektörer, statsmakterna skulle bliva förhindrade att överskåda pensioneringens innebörd samt, särskilt vad angår verkstads- och förrådsarbetares pensionering, densamma komma att alltför mycket göras beroende av vederbörande avdelningsföreståndares bestämmanderätt.

För hävande av de betänkligheter, som från nyssnämnda synpunkter skulle kunna göra sig gällande mot styrelsens förslag, har styrelsen föreslagit, att i pensionsbestämmelserna borde införas föreskrift om vissa maximipensioner för de i avlöningshänseende likställda huvudgrupperna av personalen, vilken pension skulle motsvara ungefär 50 % av högsta nu gällande avlöning inom dessa grupper.

För att visa, huru pensionerna för olika kategorier av personal komma att ställa sig enligt de av styrelsen föreslagna bestämmelserna, har styrelsen lämnat följande redogörelse härutinnan.

Då avlöningen för flera manliga extra ordinarie tjänstemän av högre grad uppgår till eller överstiger 3,000 kronor, kommer enligt förenämnda regler den absoluta maximipensionen, 1,500 kronor, att utan särskild föreskrift härutinnan utgöra maximum för denna grupp.

Bland kvinnliga tjänstehavare i motsvarande ställning åtnjuta den högst avlönade 2,100 kronor, och torde alltså 1,000 kronor böra fastställas såsom maximum för denna grupp.

Vidkommande mästare och förmän i verkstäder bestämmas, såsom ovan nämnts, deras avlöning av vederbörande maskindirektörer, vilka å ett möte år 1909 enat sig om att utbetala en maximiavlöning för de

förre av 3,300 kronor och för de senare av 2,520 kronor, vilka avlöningar också faktiskt utgå i åtskilliga fall. Maximipensionen skulle sålunda komma att för mästarerna motsvara det absoluta maximibeloppet, 1,500 kronor, och synes för förmännen lämpligen kunna sättas till 1,200 kronor.

Vad härefter angår de extra ordinarie tjänstemän av lägre grad, vilkas avlöning reglerats genom styrelsens ovan omförmälda order den 8 februari 1908 (nr 485), borde enligt ovan angivna grunder maximipensionen motsvara ungefär 50 % av högsta enligt berörda order nu gällande avlöning å billigaste ort för vederbörande grupper. Vid dylik beräkning har styrelsen ansett lämpligt, att, om avlöningen ligger emellan två hundratal, densamma avrundas uppåt till närmast högre hundratal.

Enligt dessa grunder skulle maximipensionerna komma att ställa sig på följande sätt för ifrågavarande personal.

För lokomotivreparatörer samt maskinister vid elektriska kraft- eller belysningscentraler (klass I i order 485).....	850 kronor;
för vagnreparatörer, gasverksförmän och kranskötare vid kollossningskran (klass II).....	800 » ;
för förrådsförmän, maskin- och pannskötare, lokomotiveldare samt telefon- och elektrisk belysningsarbetare (klass III) .....	700 kronor, samt
för banvakter, stationskarlar och med dem likställda ävensom bromsare (klasserna IV och V) .....	650 » ;

I order 485 regleras avlöningen även för vagnstäderskor, med vilka en annan grupp av kvinnliga befattningshavare, nämligen s. k. effektvårdare, skola anses likställda; och utgör högsta avlöningen för dem å andra orter än Stockholm 70 kronor i månaden eller 840 kronor om året. Med hänsyn till den låga avlöningen har styrelsen för dessa befattningshavare föreslagit en maximipension av 450 kronor.

Beträffande slutligen verkstads- och förrådsarbetarna anför styrelsen, att vissa svårigheter erbjuda sig att fastställa maximipension för denna personal, då nämligen timlönen växlar i hög grad, beroende på yrkesskicklighet och även i viss mån å avlöningarna inom motsvarande fack å den allmänna arbetsmarknaden å respektive orter. Medan sålunda för en del av de högst betalda arbetarna, t. ex. modellsnickare, verktygsarbetare och en del filare, den beräknade timlönen för år kan uppgå till över 1,800 kronor, kan avlöningen för vanliga grovarbetare, t. ex. hantlangare,

uppskattas till högst 1,200 kronor. Att bestämma särskilda maximipensioner för var och en av de tre huvudgrupper, i vilka verkstadsarbetarna med hänsyn till minimi-timlönen är uppdelad enligt ovan nämnda order den 30 mars 1908 (nr 502) låter sig icke lämpligen göra med hänsyn därtill, att en bestämd skillnad mellan de två första grupperna, som bägge innefatta yrkeskunniga arbetare, knappast kan uppdragas. Däremot anser styrelsen svårigheter icke möta att fastställa gränsen mellan personal, som arbetat så länge inom ett fack, att de kunna anses såsom fullt utbildade yrkesarbetare, å ena, samt arbetare, vilka icke besitta sådan utbildning, å andra sidan; och har styrelsen därför föreslagit särskilda maximipensioner för dessa båda kategorier. Ifråga om maximipensionens belopp håller styrelsen före, att detta för fullt utbildade yrkesarbetare icke bör sättas högre än för lokomotivreparatörer eller 850 kronor, och att detsamma för övriga arbetare sättes lika med det för extra ordinarie banvakter m. fl. föreslagna eller 650 kronor. Enligt verkställd uträkning kan högsta pensionen för samtliga verkstads- och förrådsarbetare, beräknad enligt förenämnda grunder, uppskattas i genomsnitt till omkring 700 kronor.

I detta sammanhang har styrelsen påpekat, att en del extra ordinarie banarbetare äro utbildade yrkesarbetare och avlönas med timlön. För dem anser styrelsen alltså samma regler böra gälla som för verkstads- och förrådsarbetare.

Statskontoret.

Statskontoret anser, i likhet med järnvägsstyrelsen, att den extra personalens mindre fasta anställning bör i överensstämmelse med vad som gäller för pensioneringen av daglönarna vid marinen, medföra, att några pensionsavgifter från personalens sida icke ifrågakomma. Beträffande de av järnvägsstyrelsen föreslagna pensionsbeloppen anser statskontoret vid jämförelse med de för förmän och daglönare vid marinen bestämda pensionsbelopp anledning till erinran icke saknas. Med hänsyn tagen dels till det genom förenämnda lag bestämda förhållandet mellan avlöning och pension för ordinarie tjänst innehavare vid statens järnvägar, dels ock därtill att nu ifrågavande personal icke skulle såsom den ordinarie personalen bidra till sin pensionering, har järnvägsstyrelsen föreslagit pensioner, motsvarande omkring 47 % av vederbörandes efter vissa angivna grunder beräknade medelavlöning under de sista fem åren före avgången, varjämte för varje af de befattningshavaregrupper, vari ifrågavarande personal efter avlöningens storlek m. m. indelats, föreslagits ett pensionsmaximum, motsvarande omkring 50 % av vad befattningshavare i gruppen anses nu kunna å billi-

gaste ort högst uppnå i årlig avlöning, beräknad efter samma grunder. Enligt dessa skulle bland annat den avlöningsförhöjning, som består befattningshare å dyrort, samt annat dyrortstillägg ävensom övertidersättning icke inverka på beräkningen av den avlöning, som skulle läggas till grund för beräkningen av pensionsbeloppet, liksom ej heller den högre inkomst, som uppnåtts på grund av förekommande betingsarbete. I dessa sistnämnda delar anser statskontoret förslaget välbetänkt. Men även med dessa begränsningar har statskontoret af kostnadshänsyn och vid jämförelse med de för daglönarne vid marinen bestämda pensionsbeloppen funnit, att de pensionsbelopp, som vid genomförande av järnvägsstyrelsens förslag skulle tillkomma ifrågasatt personal vid statens järnvägar, bliva väl stora. Statskontoret anser sig därför böra ifrågasätta, att pensionerna begränsas till omkring 40 % av vederbörandes avlöning, beräknad på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, därvid såsom absolut pensionsmaximum borde gälla 1,200 kronor och, med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen i sådant avseende anført, såsom pensionsmaximum för de lägst avlönade, d. v. s. de kvinnliga extra ordinarie tjänstemännen av lägre grad, skäligen borde bestämmas 400 kronor. Utöver sistnämnda belopp anser statskontoret icke lämpligt att bestämma dessa kvinnliga befattningshavares pension, då till exempel en kokerska vid fångvårdsstaten, vilken dock innehar ordinarie tjänst, högst kan i pension erhålla 400 kronor. Vidare anser statskontoret, att sålunda bestämt pensionsbelopp bör uppnås först efter 40 års tjänstgöring i stället för redan vid 35 tjänstår enligt järnvägsstyrelsens förslag; varvid statskontoret emellertid föreslår, att tjänstår må få räknas redan från fyllda 18 år, vid vilken tidpunkt extra ordinarie anställning kan vinnas, i stället för först från uppnådda 21 år enligt järnvägsstyrelsens förslag.

Statskontoret erinrar vidare, att enligt förenämnda kungörelse av den 25 november 1910 angående pensionering av daglönare vid marinen visst pensionsbelopp vid 25 tjänstår är bestämt för varje grupp av befattningshavare; för varje tjänstår därutöver höjes pensionen med vissa belopp olika för de särskilda grupperna; och uppnås pensionsmaximum vid 40 tjänstår.

Statskontoret anmärker nu, att det visserligen icke kan förnekas, att det av järnvägsstyrelsen föreslagna sättet för pensionens beräkande mera smidigt avpassar pensionen efter avlöningen i varje fall än det sätt för bestämmande av pensionsbeloppet, som sålunda tillämpas beträffande daglönarne vid marinen enligt nyssnämnda nådiga kungörelse och i fråga om de vid marinen anställda månadslönarna föreslagits av förberörda kommitté, liksom statskontoret icke kan annat än erkänna

att järnvägsstyrelsens förslag i och för sig löser pensioneringsfrågan på ett tilltalande sätt. Statskontoret ifrågasätter dock, huruvida icke, när det gäller pensionering av personal, vars avlöning är beroende av konjunkturförhållanden och andra omständigheter, som från tid till annan äro underkastade växlingar, det för marinens daglönare använda sättet är att föredraga.

Dessutom anser statskontoret de föreslagna bestämmelserna i vissa avseenden sakna erforderlig tydlighet samt särskilt stadgandena om pensionsbeloppens beräkning i olika fall vara invecklade och säkerligen framstå såsom svårfattliga för en stor del av de personer, vilka hava det största intresse att lära känna bestämmelsernas innebörd och att på förhand erfarva vad de hava att vänta i pension. I följd härav har statskontoret därför i huvudsaklig anslutning till 1910 års förenämnda stadganden ävensom de av kommittén för det militära pensionsväsendets ordnande föreslagna grunder för pensionering av månadslönarne vid marinen upprättat ett förslag till bestämmelser angående pensionering av extra ordinarie tjänstemän samt verkstads- och förrådsarbetare vid statens järnvägar, vilket torde få såsom bilaga åtfölja detta protokoll.

Järnvägs-  
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen medgiver i ett över statskontorets förslag afgivet yttrande, att det av statskontoret föreslagna systemet, enligt vilket vissa fixa pensionsbelopp skulle fastställas för de särskilda grupperna av personalen, i avseende å enkelhet och lättfattlighet kan hava företräde framför de av styrelsen ifrågasatta reglerna för pensionernas beräkning. En omständighet, som emellertid — fränsett önskvärheten av likformiga pensionsvillkor för såväl ordinarie som extra ordinarie och extra personal — framför allt talar emot antagande av nyssnämnda system är den, att inom gruppen yrkesbildade verkstads- och förrådsarbetare, vilken grupp innefattar det ojämförligt största antalet av nu ifrågavarande personal, avlöningarna äro i hög grad växlande, beroende huvudsakligen på antingen vederbörandes större eller mindre yrkesskicklighet eller ock det fack, inom vilket han arbetar. Då nu i fråga om ordinarie personal den regeln är allmänt antagen, att pensionens storlek rättar sig efter den avlöning vederbörande innehaft under sin tjänstetid, synes enahanda princip såvitt möjligt böra tillämpas å nu ifrågavarande personal. Genom antagande av statskontorets förslag skulle däremot den oegentligheten kunna inträffa, att exempelvis två arbetare, av vilka den ene under tjänstetiden haft en avlöning, som måhända med 50 procent överstiger den andres, skulle erhålla lika stora pensioner.

Järnvägsmannaförbundet har såsom huvudanmärkning mot järnvägsstyrelsens förslag anført, att den pension, som skulle komma att utdelas, blir så knapp, att den med hänsyn därtill att pensionen i de flesta fall är den pensionerades enda inkomst ej kan anses tillräcklig. Förbundet erinrar emellertid om att järnvägsstyrelsen föreslagit en pension av 47 % å avlöningen för vederbörande personalgrupper beräknad efter den ort, där avlöningen är lägst. Ett sådant beräkningssätt tillämpas även för den ordinarie personalen, vadan förbundet ej anser sig kunna göra invändning däremot. De högst avlönade bland extra ordinarie tjänstemän av lägre grad äro lokreparatörer och därmed jämställda (se klass I order 485). Dessa erhålla å ort tillhörande grupp E en avlöning av 139 kronor per månad = kronor 1,668 per år. Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle denna personal erhålla en full ålderspension av 800 kronor per år. En del av den bäst avlönade verkstadspersonalen torde i avlöningshänsende vara ungefär jämställd med nu nämnd personal och följaktligen erhålla en lika stor pension. För båda dessa personalgrupper föreslår också järnvägsstyrelsen ett högsta pensionsbelopp av 850 kronor per år.

Den ojämförligt största gruppen av extra ordinarie tjänstemän av lägre grad tillhör dock klass IV i order 485 som erhåller en lön å ort E av kronor 105 per månad = kronor 1,260 per år. För dessa skulle fulla pensionen endast utgöra kronor 620 per år. Enligt järnvägsstyrelsens beräkningar skulle också motsvarande lön innehavas av en viss kategori bland verkstadspersonalen, och styrelsen föreslår därför för dessa båda personalgrupper ett högsta pensionsbelopp av kronor 650 per år.

I saknad av en fullständig statistik över personalens löneförmåner kan förbundet nu icke säga, huruvida det största antalet personal skulle få stanna vid detta lägre belopp såsom högsta pension. Men i varje fall står det klart, att det är ett högst betydande antal personal, som skulle få stanna vid en pension, understigande 650 kronor per år. Vid ett sådant förhållande och med hänsyn till de allt mera stegrade levnadskostnaderna, anser förbundet att personalens erinringar äro befogade, och att pension enligt järnvägsstyrelsens förslag till sitt belopp är alltför ringa och i många fall alldeles otillräcklig för att kunna skänka vederbörande en i ekonomiskt avseende dräglig ställning.

Förbundet anför vidare, att det bland personalen råder en enstämmig uppfattning, att det av järnvägsstyrelsen framlagda förslaget, om det av Kungl. Maj:t accepteras och av statsmakterna upphöjes till lag, ingalunda är av den beskaffenhet, att de personalgrupper, som av förslaget beröras, kunna motse sin ålderdom och andra förhållanden, då oförmö-

genhet till arbete inträder, med det jämnmod som tidsförhållandena numera kräva. Frågan är då, huru man skall kunna tillgodose personalen, så att den vid nämnda tidpunkter kan utan allt för stora ekonomiska svårigheter draga sig fram. Att ifrågasätta en så pass hög pension av enbart statsmedel att någorlunda trygghet i ekonomiskt avseende vinnes, synes förbundet f. n. utsiktslöst, särskilt med hänsyn därtill att den vid samma verk anställda ordinarie personalen icke pensioneras efter dylika grunder. Enda vägen till målet synes således vara, att här berörda personalgrupper, i likhet med den ordinarie personalen, själva finge bidra till sin pensionering för att såmedelst höja pensionens belopp i nivå med vad som för den ordinarie personalen av statsmakterna har ansetts rimligt och skäligt.

Visserligen framhåller förbundet, att ett genomförande av principen om pensionering genom erläggande av avgifter för den extra personalen torde stöta på vissa svårigheter i tekniskt avseende, men dessa torde dock ingalunda vara oövervinnerliga. Vad den ekonomiska sidan av saken beträffar, synas knappast några giltiga skäl för denna tankes kullkastande föreligga. Om man förutsätter, att grunderna för pensioner bleve lika för denna personal som för den ordinarie, och att statsmakterna vore benägna att under alla förhållanden till pensioneringen bidra med de belopp, som järnvägsstyrelsen föreslår, vilka belopp ju äro i huvudsak desamma som för den ordinarie personalen, skulle ett genomförande av denna princip icke betunga statsverket mera än om pensionen utginge enligt järnvägsstyrelsens förslag, utan enligt dess egna beräkningar bli några tiondels procent lägre. Statens bidrag till den ordinarie personalens pensionering är ju beräknad utgå med cirka  $\frac{2}{3}$  av pensionen eller 46,67 % av arvudet, under det järnvägsstyrelsen för den extra personalen föreslår pension av statsmedel till 47 %. De större svårigheterna för realiserandet av den extra statsbanepersonalens pensionering enligt samma grunder som för den ordinarie skulle, anmärker förbundet, utom själva avgifternas uppbärande och förvaltning, till vilket man torde kunna förutsätta att statsverket icke skulle finna sig mindre villigt än i fråga om övriga statens tjänstehavare med pension på enahanda grunder — möta i de förhållanden, där den extra personalen i tjänstehänseende intar en från den ordinarie personalen avvikande ställning. Dessa förhållanden torde huvudsakligast möta dels däri, att den här ifrågasatta personalen är anställd tillsvidare och dess avskedande således kan ifrågasättas under andra omständigheter än den ordinarie personalens, och dels däri, att en del av denna extra personal, som en tid erlagt avgifter, komma att i sinom tid överföras på ordinarie stat och då falla under bestämmelserna i pensionslagen för denna personal.



Vid bedömandet av det här först anförda förhållandet anmärker förbundet, att, särskilt vad verkstads- och förrådsarbetarna angår, det kan inträffa, att sådan fast anställd personal, om vars pensionering här är fråga, kunde behöva avskedast till följd av förändrade arbetsförhållanden, samt att nu gällande bestämmelser för den extra personalens avskedande i övrigt icke kunna sägas giva densamma den trygghet, som torde fordras för att fullt tillgodose den rätt, densamma borde tillkomma däri-genom att de till statsverket själva bidragit för erhållande av en pension, vars fördelar de vid vissa eventualiteter icke komma att åtnjuta. Förbundet erinrar också, att järnvägsstyrelsen i sitt förslag som skäl för frånträdande av principen om egna bidrag anført »att en motsatt ordning skulle för övrigt kunna komma att medföra anspråk från vederbörande att vid entledigande återfå helt eller delvis erlagda pensionsavgifter». Förbundet anser också, att denna järnvägsstyrelsens förutsättning är nog så riktig, för att inte säga ett nödvändigt villkor, varemot det skäl, som järnvägsstyrelsen i sammanhang härmed vidrör, nämligen att dylika anspråk icke medgivas den ordinarie personalen, ingalunda anses vara så vägande, att på grund därav återbekommanderätt till inbetalda bidrag helt skulle fränkännas den extra personalen. Tvärtom är enligt förbundets förmenande avsaknandet av denna rätt för den ordinarie personalen en oegentlighet, som i sinom tid torde påkalla en rättelse. Stöd för denna uppfattning finner förbundet också däri, att i det av Kungl. Maj:t fastställda reglementet för enskilda järnvägarnas pensionskassa just inryckts en bestämmelse, som medgiver personalen rätt att under vissa förhållanden helt eller delvis återfå inbetalda bidrag. Ur rent statsekonomisk synpunkt torde också ett sådant medgivande gott låta försvara sig, om statsverket av uppburna räntemedel eller ett eventuellt avdrag för skäliga förvaltningskostnader hålles skadelöst. Då som sagt den extra personalens anställningsförhållanden mera än för övrig järnvägspersonal påkallar dylik återbekommanderätt till erlagda bidrag och, särskilt i de fall avskedande sker på grund av förhållanden, till vilka personalen icke i någon mån själv varit bidragande, skulle enligt förbundets mening medgivande av dylik rätt vara med billighet och rättvisa fullt överensstämmande.

Men även om denna rätt tillerkännes personalen ifråga, anser förbundet dessutom behöva tillses, att personalens anställning gives tryggare former, så att prövandet av skälen för och rätten att tilldela avsked förlägges till högre instans än vad som nu i allmänhet är förhållandet.

Vad vidare angår frågan om överförande på ordinariestat av sådan extra personal, som redan erlagt bidrag till sin pensionering, anser för-

bundet den frågan böra kunna lösas på det sätt, att redan erlagda avgiftsbelopp få vid detta överförande, om än utan ränta, tillgodoräknas personalen vid inbetalningarna till den ordinarie personalens pensionsfond. Så mycket större skäl anses föreligga härför, som ju ganska kännbara avdrag å de första ordinarie månadslönerna måste vidkännas till änke- och pupillkassan, och skulle därför i många fall detta tillgodoräknande för personalen komma väl till pass och verka som en utjämning i avlöningshänseende.

Förbundet har vidare framlagt vissa förslag till pensionsavgifternas beräkning för överårig personal.

Järnvägs-  
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen har i anledning av järnvägsmannaförbundets anmärkningar anfört följande: Emot de av styrelsen föreslagna pensionerna har anmärkts, att de äro för små. I anledning härav hänvisar styrelsen till de så nyligen som år 1910 av statsmakterna fastställda grunder för pensionering av daglönare vid marinen och framhåller, att enligt dessa grunder en arbetare vid flottans varv, som är yrkesutbildad hantverkare, icke kan erhålla större pension än 450 kronor, under det att enligt styrelsens förslag en dylik arbetare vid statens järnvägars verkstäder skulle komma att i många fall uppnå en pension av 850 kronor. Även den av styrelsen för icke yrkeskunniga arbetare föreslagna högsta pensionen skulle i regeln med minst 150 kronor överstiga pensionen för daglönare vid marinen.

Mot erinringen, att pensionerna skulle komma att understiga den nu utgående sjukavlöningen, anmärker styrelsen, att enahanda förhållande äger rum beträffande den ordinarie personalen. En ordinarie tjänsteman, som exempelvis under två år varit tjänstledig på grund på sjukdom, utan att det kunnat avgöras, huruvida han för framtiden bliver tjänsteoduglig, uppbär under tiden sin avlöning med avdrag av allenast tjänstgöringspenningar. Om han avskedras på grund av sjukdom efter en tjänstetid av tio år, erhåller han en pension motsvarande allenast 17,5 procent av avlöningen, eller därest han är alldeles oförmögen att bidraga till sin försörjning, motsvarande 50 procent av avlöningen.

Utgående från sin ovan omförmälda uppfattning om otillräckligheten av den utav järnvägsstyrelsen föreslagna pensionen har järnvägsmannaförbundet ansett pensionsfrågan böra lösas enligt principen, att personalen själv bidrager till sin pensionering medelst erläggande av avgifter. Styrelsen har redan förut såsom sin åsikt framhållit, att olikheten i anställning mellan ordinarie och icke ordinarie personal i detta avseende bör föranleda särskilda regler för sistnämnda personals pensionering och fördenskull avstyrkt nyssberörda av järnvägsmannaförbundet förordade sätt för ifrågavarande personals pensionering. Då sty-

relsens uppfattning härutinnan överensstämmer med den, som tillämpats av statsmakterna vid fastställande av grunderna för pensionering av daglönare vid flottan, vilka i förevarande avseende äro fullt jämförliga med huvudparten av den personal, för vilken nu ifrågasatta bestämmelser äro avsedda, nämligen verkstads- och förrädsarbetare, saknar styrelsen anledning att vidare uttala sig angående berörda spörsmål eller ingå i granskning av järnvägsmannaförbundets förslag till pensionsfrågans lösning i motsatt riktning mot den av styrelsen förordade. Styrelsen inskränker sig till att endast framhålla, att ett av förbundet framställt förslag om avgifter efter en stigande skala allt efter vederbörandes ålder vid anställningen avviker från vad som enligt pensionslagen den 4 juli 1910 gäller beträffande den ordinarie personalen, samt att det av järnvägsmannaförbundet angivna sättet för lösande av de svårigheter, som äro förenade med det av förbundet förordade systemet, icke synes kunna godkännas från försäkringsteknisk synpunkt.

Styrelsen har i detta sammanhang framhållit, hurusom möjlighet alltid förefinnes för den, som önskar att själv bidra till tryggnad av sin ålderdom, att medelst periodiska inbetalningar till försäkringsanstalt förskaffa sig en livränta såsom tillskott till pensionen. Nämda syfte kunde och tillgodoses genom den anordning, som föreslagits i det av ålderdomsförsäkringskommittén nyligen avgivna betänkande och som innefattas i 34 § av kommitténs förslag till lag om allmän pensionsförsäkring. Denna anordning innebär, att en var svensk man eller kvinna skulle genom erläggande av frivilliga avgifter kunna bereda sig pension. Styrelsen håller före att, därest en dylik anordning kommer till stånd, en lämplig utväg dymedelst beredes nu ifrågavarande personal att genom egna bidrag bereda sig en högre pension än den, som styrelsen anser sig kunna föreslå, och framhåller tillika, att statens järnvägars förvaltning för sin del lämpligen skulle kunna medverka till vinnande av ifrågavarande ändamål genom att uppbära erlagda avgifter samt ombestyrja deras inbetalning på föreskrivet sätt.

Järnvägsmannaförbundets hemställan, att den extra järnvägspersonalens pensionering måtte, i likhet med vad som gäller för den ordinarie personalen, grundas på egna avgifter, innebär en principiell avvikelse i en viktig punkt från de båda ämbetsverkens förslag. Det kan vid första påseendet synas, som om den av förbundet framkastade tanken vore en enkel lösning av frågan, huru pensionernas belopp skola kunna göras tillräckligt stora för att täcka behovet, utan att statskassan alltför mycket belastas. Förbundet har därvid förutsatt, att extra personalen vid avgång ur tjänsten utan pension skulle återfå sina pensionsavgifter helt

Departements-  
chefen.

och hållet eller med avdrag av något mindre belopp såsom gottgörelse för förvaltningskostnaderna. Det faller emellertid genast i ögonen, att en sådan anordning står i strid mot vad som gäller för ordinarie stats-tjänare. Den kommitté, som förberedde lagen om civila tjänst innehavares rätt till pension, yttrade, att pensionsavgifter icke borde återfås i annan form än pensionsförmån, allenast med ett av billighetsskäl föreslaget undantag, och i överensstämmelse härmed ha sedan föreskrifter influtit såväl i nyssnämnda lag som i lagen angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.

Anledningen härtill är naturligtvis i första hand av försäkrings-teknisk art. Då det gäller en pensionsförsäkring d. v. s. en försäkring, där försäkringsfallet ej med nödvändighet måste inträffa, tager man vid beräkning av kostnaderna hänsyn till den vinst för försäkringen i sin helhet, som uppstår genom att en del försäkringstagare avgå — genom dödsfall eller på annat sätt — utan pension. Berättigas försäkrings-tagarna att återfå sina avgifter, kommer detta att inverka på kostnads-beräkningen eller med andra ord statsbidraget och försäkringsavgifterna måste höjas eller pensionerna sänkas. Så länge man icke ens vid pensioneringen av de ordinarie statstjänstemännen, vilkas avgång utan pension, fränsett dödsfall, kan antagas vara relativt ringa, ansett sig böra medgiva återfående av pensionsavgifter annat än i sällsynta undantagsfall, kan en dylik anordning icke ifrågasättas i förevarande fall, där största delen av de försäkrade utgöres av verkstadspersonal med dess svårberäkneliga avgång. Ovissheten om de blivande försäkringstagarnas antal vållar, att kalkylerna torde lida av en viss osäkerhet, men denna skulle i avsevärd grad stegras, om staten utfäste sig att betala högre pensioner på grundval av dels statsbidrag och dels avgifter, som kunde återfås. Järnvägsmannaförbundet har såsom stöd för sitt förslag åbe-ropat, att i reglementet för de enskilda järnvägarnas pensionskassa in-tagits medgivande för delägare att återfå erlagda avgifter. Här föreligger emellertid den mycket väsentliga skillnaden, att denna kassa endast omfattar *ordinarie* personal. Det oaktat har naturligtvis förhållan-det i viss mån inverkat på avgifternas storlek.

En anordning som den av järnvägsmannaförbundet ifrågasatta — vare sig inbetalda avgifter skulle återfås vid avgång eller ej — medför också betydande praktiska svårigheter vid genomförandet. I allt fall synes det icke vara möjligt att för närvarande vidtaga anordningar i sådant syfte. Varje försök härtill skulle sannolikt för flera år fördröja den såväl ur järnvägarnas som framför allt ur personalens egen synpunkt viktiga frågan om extra personalens pensionering. Det må därför lämnas åt framtiden att efter omständigheterna söka vinna den påbyggnad av

pensioneringen, som järnvägsmannaförbundet ifrågasatt och som tvivelsutan är önskvärd för att ifrågavarande personal må bli än bättre tryggad vid avsked på grund av ålder eller sjuklighet.

Tillsvidare kan personalen själv medverka till förbättrade ekonomiska förhållanden på ålderdomen genom försäkring i enskild försäkringsanstalt. Möjligt är också, att ett genomförande av det under Riksdagens prövning liggande förslaget om en allmän pensionsförsäkring skall kunna lämna tillfälle att tillmötesgå de önskingar om förbättrade pensionsvillkor på grund av personalens egna inbetalningar, som järnvägsmannaförbundet påyrkat.

Då pensioneringen således enligt min mening, åtminstone för närvarande, måste grundas uteslutande på statens bidrag, torde pensionsbeloppen icke kunna sättas högre än de av järnvägsstyrelsen föreslagna. I själva verket överstiga dessa pensioner med ett par tiondels procent statsbidraget till den ordinarie personalens pensionering. Det återstår då att undersöka, om dessa belopp, såsom statskontoret ansett, äro för högt tilltagna.

Jag ber då först att få hänvisa till följande jämförelsetabell mellan de av ämbetsverken föreslagna maximipensionerna under erinran tillika, att enligt statskontorets förslag högsta pensionsbelopp ernås först efter 40 tjänstår, men enligt järnvägsstyrelsens förslag redan efter 35 tjänstår.

	Maximipension enligt	
	Järnvägsstyrelsens förslag.	Statskontorets förslag.
1) Manliga e. o. tjänstemän av högre grad samt mästare i verkstäder ...	1,500	1,200
2) Förmän i verkstäder .....	1,200	1,000
3) Kvinnliga tjänstemän av högre grad .....	1,000	800
4) Lokomotivreparatörer, maskinister vid elektriska kraft- och belysningscentraler, arbetare i verkstäder och förråd, som äro yrkesutbildade hantverkare samt banarbetare med dylik utbildning .....	850	675
5) Vagnreparatörer, gasverksförmän och kranskötare vid kollossningskran .....	800	650
6) Förrådsförmän, maskin- och pannskötare, lokomotiveldare samt telefon- och elektriska belysningsarbetare .....	700	500
7) Manliga kontorsbiträden, banvakter, banarbetare, som icke äro yrkesutbildade hantverkare, trädgårdsarbetare, vagn- och stallkarlar, gasverksarbetare, förrådsvakter, portvakter, vaktmästare, nattvakter, stationskarlar, kontorsvakter, notisbärare, telegrambud och bromsare samt förut ej nämnda verkstads- och förrådsarbetare .....	650	475
8) Vagnstäderskor samt andra kvinnliga e. o. tjänstemän av lägre grad ...	450	400

I det jag erinrar, att enligt grunderna för järnvägsstyrelsens förslag den ifrågavarande extra personalens pensioner uppgå till  $\frac{2}{3}$  av den ordinarie personalens med motsvarande avlöning, ber jag, för att underlätta jämförelsen, att få hänvisa till följande tablå, som upptager avlöningar och pensioner för några kategorier ordinarie tjänstemän, tämligen jämförliga med ifrågavarande extra personal.

### Tablå

utvisande de ålderspensioner (motsvarande 70 % å avlöningen), vartill tjänstemän i nedan angivna befattningar äro berättigade enligt lagen angående rätt till pension för tjänstemän vid Statens järnvägar den 4 juli 1910.

Befattningar.	Avlöning*) per år kr.	Pensions- belopp, kr.
<b>Tjänstemän av högre grad:</b>		
Telegrafist .....	3,600	2,520
Ritare, manlig kontorsskrivare, stationsskrivare .....	3,240	2,268
Kvinnlig bokhållare .....	2,520	1,764
» kontorsskrivare.....	2,160	1,512
<b>Tjänstemän av lägre grad:</b>		
Lokomotivmästare.....	3,610	2,520
Vagnmästare .....	3,240	2,268
Överbanmästare, lokomotivförare, maskinist .....	2,520	1,764
Banmästare av 1:a klass, trädgårdsmästare, stationsmästare å 5-te klassens station, bangårdsmästare, förrådsmästare, tågmästare .....	2,160	1,512
Banmästare av 2:a klass, vagnförman, stallförman, stationsmästare å 6-te klassens station, konduktör, packmästare, manligt kontorsbiträde, stationsförman, portvakt å 1:a klassens station .....	1,800	1,260
Lokomotiveldare, vagnskötare, förrådsförman, maskin- och pannskötare, stationsmästare å 7-e klassens station .....	1,656	1,159
Portvakt vid verkstad .....	1,512	1,058
Förhandseldare, rorgångare, timmerman å ångfärja .....	1,440	1,008
Kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare, vagn- och stallkarl, banvakt, förråds-vakt, stationskarl.....	1,368	958
Eldare å ångfärja.....	1,224	857
Matros å ångfärja .....	1,152	806

\*) Arvode + 20 % därå.

Det är tydligt, att även med järnvägsstyrelsens förslag extra personalens pensioner måste bli avsevärt lägre än den ordinarie personalens,

samt att statskontorets förslag innebär en väsentlig försämring i detta avseende. Det torde kunna ifrågasättas, om de pensioner, som ifrågasvarande tjänstemän skulle erhålla enligt sistnämnda förslag, äro tillräckliga för personer i den levnadsställning och med den avlöning under tjänstetiden, varom här är fråga.

I sista hand blir avgörandet naturligtvis en kostnadsfråga, och jag hänvisar därför redan här till den överslagsberäkning för de olika alternativen, som jag låtit verkställa. Enligt denna uppgå kostnaderna för statskontorets förslag knappast till mer än 75 procent av kostnaden för järnvägsstyrelsens förslag.

I övrigt synes mig järnvägsstyrelsens förslag framför statskontorets hava den förtjänsten, att det förra ansluter sig till pensioneringsbestämmelserna för den ordinarie personalen jämväl däri, att pensionen såvitt möjligt rättas efter den individuella inkomsten under tjänstetiden, under det statskontorets förslag i sistnämnda avseende, såsom järnvägsstyrelsen påpekat, kan medföra mycket stora ojämnheter.

I följd av vad nu anförts anser jag, att statskontorets förslag icke ger de pensioner, varpå ifrågasvarande personal, med hänsyn till ställning och avlöningsförmåner, bör kunna äga skäligen anspråk; och då den ökade kostnad, som järnvägsstyrelsens förslag medför, icke synes mig i sig alltför avskräckande, förordar jag i förevarande avseende sistnämnda förslag.

Beträffande den ekonomiska innebörden av förslaget har, på uppdrag av järnvägsstyrelsen, t. f. byrådirektören i riksförsäkringsanstalten Karl Dickman verkställt matematisk utredning.

I fråga om denna utredning har styrelsen till en början framhållit, att densamma är verkställd under förutsättning, att sjukpensionen i det fall, d. v. s. att vederbörande icke kan bidra till sin försörjning, skulle utgöra minst 50 % av full pension. Styrelsen har emellertid sedermera, såsom framgår av förslaget, kommit till den uppfattning, att nämnda procentsats bör, i överensstämmelse med de grunder, som gälla för den ordinarie personalen, ökas till 70 % av full pension, men enligt en av byrådirektören Dickman verkställd särskild beräkning inverkar denna höjning icke avsevärt på pensioneringskostnaden, särskilt med hänsyn därtill, att man vid beräkningen i sin helhet utgått därifrån, att ovan nämnda förhållande alltid skulle inträda, vilket naturligen i verkligheten icke kommer att bliva fallet.

Vidare har styrelsen anmärkt, att det föreliggande förslaget innefattar en del smärre jämkningar i övrigt i de principer, som lagts till grund för den matematiska utredningen. Sålunda har i densamma antagits, att högsta pensionen skulle motsvara ungefär 50 % av avlöningen

**Förslagets  
ekonomiska  
innebörd.**

Järnvägs-  
styrelsen.

i stället för såsom i förslaget 47 procent. Vidare har hänsyn icke tagits till den av styrelsen föreslagna begränsningen av högsta pensionsbeloppen för verkstads- och förrådsarbetare, utan har man vid beräkningen av dessa arbetares pensioner utgått från de i verkligheten för vederbörande bestämda timlönerna och sålunda även bortsett från de nedsättningar, som enligt förslaget skulle komma att inträda för arbetare å de dyrare orterna. Då en beräkning av den inverkan, som de nu angivna jämkningarna i det ursprungliga förslaget skulle komma att medföra på utredningens resultat, skulle bliva ganska tidsödande, samt dessa jämkningar dessutom komma att nedsätta pensioneringskostnaden, har styrelsen ansett sig kunna utgå från beräkningarna utan någon sådan jämkning.

Av utredningen framgår, säger styrelsen vidare, att, om de föreslagna bestämmelserna redan nu vore gällande, skulle icke mindre än 480 personer redan vara berättigade att erhålla pensioner till ett sammanlagt belopp, för år räknat, av 255,263 kronor, motsvarande ett kapitalvärde av 2,185,184 kronor.

Härvid är att märka, att nyssnämnda belopp, 255,263 kronor, icke kan anses såsom en ökad utgift för statens järnvägar i följd av den ifrågasatta pensioneringen. Först och främst bör detta belopp minskas med ett belopp, som ungefär motsvarar summan av under år 1911 till viss del av ifrågavarande personal utbetald sjukavlöning eller omkring 100,000 kronor. Härtill kommer, att en stor del av den i tjänst varande personalen på grund av ålderdom och därav nedsatta kroppskrafter utför mindervärdigt arbete. Verkställd utredning giver vid handen, att av den i tjänst varande personalen 355 personer med en avlöning av tillhoppa omkring 450,500 kronor uppnått pensionsålder enligt de ifrågasatta bestämmelserna, och att av dem icke mindre än 118 personer med en avlöning av omkring 140,000 kronor hava uppnått en ålder av 70 år eller däröver. Då större delen av dessa befattningshavare vid avgången icke kommer att ersättas av ny personal, samt deras avlöning sålunda inbesparas, antager styrelsen, att de pensionsbelopp, som under de närmaste åren komma att utbetalas, knappast kunna anses medföra någon ökad utgift för statens järnvägar.

Av utredningen framgår vidare, att kapitalvärdet av eventuella pensioner för övriga nu anställda i beräkningen medtagna personer till ett antal av 3,663 stycken kan uppskattas till 8,221,075 kronor.

Kostnaden för pensionering av nyinträdande personal i den utsträckning, att antalet extra befattningshavare inom de särskilda åldersgrupperna framdeles blir lika stort som för närvarande, har beräknats till 4,116,974 kronor.



Kapitalvärdet av pensionerna för såväl nuvarande personal som för dem, vilka inträda i de avgångnas ställe, utgör alltså sammanlagt 14,523,233 kronor, vilken kostnad skulle kunna täckas genom ständigt lika årliga förskottsavsättningar av 531,679 kronor.

De nu omförmälda beräkningarna äro gjorda under förutsättning, att ifrågavarande personal bibehålles vid samma antal som för närvarande. Emellertid antager styrelsen, att en ökning av pensionskostnaden kommer att inträda genom ökning av personalens antal. Detta gäller åtminstone verkstadspersonalen, under det att, vad angår den extra ordinarie personalen, snarare en minskning i antalet av dem, å vilka ifrågavarande pensionsbestämmelser skulle tillämpas, kan förutses beroende på ändrat rekryteringssätt ifråga om denna personal.

För att erhålla uppfattning om i vad mån en ökning av verkstadspersonalen kommer att medföra ökning av pensioneringskostnaden har styrelsen låtit byrådirektören Dickman verkställa särskild utredning, varav inhämtas, att det genomsnittliga kapitalvärdet av pensionen för varje nytillkommen verkstadsarbetarejänst utgör 1,485 kronor, vilket belopp skulle kunna täckas genom en årlig avsättning av 54 kronor 38 öre.

Då personalens ökning är beroende på omständigheter, som svårigen kunna på förhand beräknas, samt för övrigt, såsom ovan anmärkts, ökningen av verkstadspersonalen kan antagas i viss mån motvägas av minskning i antalet extra ordinarie tjänstemän, har styrelsen ansett sig kunna beträffande frågan om lämpligaste sättet för ordnande av pensioneringens ekonomiska sida utgå från det nuvarande personalantalet.

Såsom förut nämnts, skulle pensioneringskostnaden för en personal av samma storlek som den nuvarande kunna täckas genom årliga förskottsavsättningar av 531,679 kronor.

Att det icke kan ifrågasättas att endast årligen gälda förfallande pensioner, vilkas belopp skulle hastigt stiga och varigenom större delen av pensionskostnaden komme att kastas på framtiden, finner styrelsen uppenbart.

Tvärt om synes det styrelsen lämpligt, att man söker ordna saken så, att genom årliga avsättningar, förslagsvis under 40 år, pensioneringskostnaden gäldas dels för den nuvarande personalen, dels ock för nyantagen personal i den mån, som anställning sker i avgången personals ställe, så att man efter nämnda tids förlopp endast behöver erlagga ett belopp, som motsvarar den normala kostnaden för pensioneringen.

Enligt en av byrådirektören Dickman verkställd utredning rörande sättet för pensioneringskostnadens gäldande i dylik riktning visar det

sig, att om under vart och ett av de 40 närmaste åren avsättning sker av 609,854 kronor, skulle därefter för täckande av hela pensioneringskostnaden erfordras en årlig summa av 262,347 kronor, motsvarande årliga kostnaden för härefter nyantagen personals pensionering.

Styrelsen har förordat ett dylikt sätt för bestridande av kostnaden för ifrågavarande pensionering; och skulle alltså i överensstämmelse härmed årligen avsättas av trafikmedel ett visst belopp, betydligt överstigande de för en lång framtid årligen utfallande pensionerna. Av dessa avsättningar skulle alltså bildas en fond, som göres räntebärande. Styrelsen föreslår, att förvaltningen av denna fond övertages av statskontoret, på sätt redan ägt rum beträffande pensionsfonden för den ordinarie personalen vid statens järnvägar. De årligen utfallande pensionerna anser styrelsen böra förskottsvis gäldas med trafikmedel av järnvägsstyrelsen, som vid inbetalningen till statskontoret av den fastställda avsättningen gottgör sig det sålunda utbetalda beloppet.

Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle sålunda av trafikmedel utgå till pensionering av ifrågavarande personal ett årligt belopp av 610,000 kronor. Enligt det föregående inbesparas emellertid genom pensionering från och med år 1913 av extra personal samt verkstads- och förrådsarbetare i sjukavlöningar c:a 100,000 kronor samt i avlöningar till personer 70 år gamla och därutöver c:a 140,000 kronor. Ytterligare inbesparingar beräknas kunna ske genom pensioneringen av de 237 personer, som visserligen uppnått åldersgränsen för pensions erhållande men ännu icke 70 års ålder. Denna personalgrupp uppbär c:a 310,000 kronor i avlöning, och anser styrelsen en väsentlig del av detta belopp kunna inbesparas genom anställande av ett mindre antal fullt arbetsdugliga personer i de pensionerades ställe. Att närmare beräkna denna besparings storlek är icke möjligt, säger styrelsen, men torde med ledning av de anförda siffrorna kunna antagas, att statsbanornas budget för år 1913 ej genom den föreslagna pensioneringen kommer att belastas med mer än omkring 300,000 kronor.

Statskontoret.

Statskontoret erinrar beträffande kostnadsfrågan, att det av statskontoret framlagda förslaget till pensioneringsgrunder innebär i jämförelse med järnvägsstyrelsens förslag ändringar i huvudsakligen följande avseenden, nämligen: att rätt till pension skulle inträda först vid en tjänstetid av 25 år, under det att järnvägsstyrelsen föreslagit, att sådan förmån kunde erhållas redan vid 15 års tjänstetid, att pensionsmaximum skulle nås enligt statskontorets förslag först vid 40 tjänstår men enligt järnvägsstyrelsens förslag redan vid 35, varvid dock är att märka, att tjänstetiden får räknas enligt statskontorets förslag redan från fyllda 18 år, under det att tjänstetid före 21 år enligt

järnvägsstyrelsens förslag icke får medräknas; att pensionsåldern enligt statskontorets förslag satts till 65 år såsom allmän regel, under det att enligt järnvägsstyrelsens förslag pensionsåldern för vissa dock jämförelsevis fåtaliga grupper satts dels högre dels lägre; att sjukpension, som enligt § 2 b i järnvägsstyrelsens förslag kan erhållas så snart 15 års tjänstetid oberoende av levnadsåldern uppnåtts, däremot enligt statskontorets förslag kan erhållas först vid 55 levnads- och 25 tjänstår; samt att pensionerna enligt statskontorets förslag i allmänhet minskats med belopp, motsvarande omkring 10 % av avlöningen eller alltså med c:a 20 % av de utav järnvägsstyrelsen föreslagna pensionsbeloppen, dock att enligt statskontorets förslag pensionsbeloppet vid 25 och 26 tjänstår synes bliva något högre än enligt järnvägsstyrelsens förslag.

Verkningarna i kostnadsavseende av dessa jämkningar anser statskontoret exakt kunna angivas endast efter försäkringsteknisk utredning; men statskontoret föreställer sig, att med dess förslag måste följa en ej oväsentlig nedsättning av kostnaderna.

Statskontoret framhåller emellertid, att i alla händelser kostnaderna för nu ifrågavarande pensionering bliva synnerligen betydliga. Att dessa kostnader icke böra till väsentlig del kastas på framtiden utan alltifrån början ett anslag utgå, som betydligt överstiger vad som för närvarande är att vänta i årskostnad, finner statskontoret i likhet med järnvägsstyrelsen vara välbetänkt och riktigt. Huruvida en så anseelig fondbildning, som med järnvägsstyrelsens förslag synes följa, är lämplig eller av förhållandena påkallad, anser statskontoret dock kunna ifrågasättas. I alla händelser har emellertid statskontoret icke något att erinra mot att bestyret med förvaltningen av den blivande fonden anförtros åt statskontoret; och anhåller statskontoret att i sinom tid bliva satt i tillfälle att avgiva förslag till de närmare bestämmelser i detta avseende, som kunna anses erforderliga.

Då det för en jämförelse mellan järnvägsstyrelsens och statskontorets förslag synts mig vara av vikt att ha tillgång till en utredning av kostnaderna för det sistnämnda, har jag låtit byrådirektören Dickman versktälla en överslagsberäkning av de besparingar, detta förslag medför. Dickman har härom anfört, att med en visserligen mycket approximativ beräkning kostnaden för pensionering i enlighet med statskontorets förslag befunnits utgöra knappast mer än 75 procent av kostnaden enligt järnvägsstyrelsens förslag.

Den besparing, som genom statskontorets förslag skulle uppkomma, kan ingalunda anses obetydlig. Det gäller emellertid att skaffa tillfredsställande pensionering åt en så stor personalgrupp som över 4,100 per-

Departements-  
chefen.

soner, och järnvägsstyrelsens förslag har ur denna synpunkt så väsentliga företräden framför statskontorets, att jag för min del, oaktat de större kostnaderna, anser mig böra förorda detsamma.

Statskontoret har också ifrågasatt, huruvida en så anseelig fondbildning, som järnvägsstyrelsens förslag innebär, verkligen är nödvändig. Nämnda fondbildning kan ju anses motsvara kostnaden för den nuvarande generationens pensionering. Avsättningen kan bortfalla eller minskas, om man helt och hållet eller till större eller mindre del avstår från att sörja för denna kostnad genom fondbildning, men följderna blir då enligt Dickmans beräkning, att inom ganska kort tid pensioneringskostnaden skulle växa till omkring 850,000 kronor. Något sådant torde knappast vara av statskontoret åsyftat. Det kan också tänkas, att den årliga kostnaden nedbringas, därigenom att fondbildningen fördelas på flera år, exempelvis 60 eller 80, i stället för de av järnvägsstyrelsen beräknade 40. En av byrådirektören Dickman på min begäran verkställd beräkning visar, att vid avsättning under 60 år den årliga kostnaden uppgår till 577,181 kronor, svarande mot det i järnvägsstyrelsens skrivelse omnämnda beloppet 609,854 kronor. Emellertid synes det mig mindre välbetänkt att fördela kostnaden på en längre följd av år än 40, särskilt med hänsyn till den oberäkneliga ökningen av verkstadspersonalen. Den årliga avsättningen skulle därför i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag beräknas till 610,000 kronor, varav emellertid 300,000 kronor av styrelsen anses uppvägas av inbesparingar å sjukavlöningar m. m., merkostnaden skulle således utgöra 310,000 kronor. Med hänsyn till det belopp, vartill nettoinkomsten av statens järnvägar beräknats för år 1914, torde försiktigheten emellertid bjuda att ej belasta statsbanornas utgiftskonto för nämnda år med hela det sistnämnda beloppet, utan torde det böra fördelas på samtliga för fondens åstadkommande beräknade 40 år, vilket medför en ökning av avsättningen och merkostnaden med 14,643 kronor. I avrundade tal uppgår således den verkliga utgiften för statens järnvägar i följd av försäkringen till 325,000 kronor om året och den årliga avsättningen till 625,000 kronor.

**Special-  
motivering.**

Jag övergår härefter till en motivering av de föreslagna specialbestämmelserna, i den mån sådan erfordras och ej framgår av det föregående. Såsom regel gäller, att bestämmelserna äro avfattade i nära anslutning till lagen angående pension för de ordinarie järnvägstjänstemännen.

§ 2.

I § 2 av järnvägsstyrelsens ursprungliga förslag fanns infört ett moment d) av följande lydelse: »den, som före uppnåendet av den under c) i varje fall stadgade levnadsålder efter sammanlagt minst 15 års

anställning vid något statens verk eller inrättning, därav åtminstone de 5 sista åren i stadigvarande tjänst vid statens trafikerade järnvägar, entledigas annorlunda än efter egen ansökan eller på grund av fel eller försumlighet i tjänsten eller därför, att han ådömts straff för grövre brott».

Härom anförde statskontoret, att detta stadgande syntes mindre lämpligt; utan avseende på uppnådd viss levnadsålder tillförsäkrar stadgandet pension åt befattningshavare, vilken efter minst 15 tjänstår entledigas annorlunda än efter egen ansökning eller på grund av fel eller försumlighet i tjänsten eller därför att han ådömts straff för grövre brott. Enligt detta stadgande, vilket huvudsakligen synes åsyfta att ordna förhållandet vid inskränkning av järnvägs- eller verkstadsdriften, skulle exempelvis en 36-årig gasverksförman, som efter 15 års tjänst entledigas av anledning, att järnvägsstyrelsen icke längre har användning för honom, för sin återstående livstid komma i åtnjutande av en pension till belopp, enligt de av järnvägsstyrelsen föreslagna grunderna, av omkring 200 kronor. I ett sådant fall anser statskontoret, att en gratifikation möjligen kan vara på sin plats, men kan icke finna en livstidspension i regel av omständigheterna påkallad. För övrigt förefaller det statskontoret lämpligare, att frågan om pension eller annan gottgörelse i varje förekommande fall av sådan art, som i nämnda stadgande åsyftas, göres till föremål för särskild prövning.

I statskontorets förslag finnes ingen bestämmelse av motsvarande innehåll upptagen.

I anledning av denna anmärkning föreslog järnvägsstyrelsen följande omredigering av momentet: »den, som efter uppnådda 50 levnadsår och minst 15 års anställning» — — — —.

Järnvägsmannaförbundet anför i anledning härav, att den av statskontoret föreslagna och av järnvägsstyrelsen godtagna förändringen i § 2 mom. d) av pensionsförslaget skulle innebära, att personer intill 50 års ålder, oavsett tjänstetidens längd, skulle kunna entledigas från sina befattningar till följd av ändrade arbetsförhållanden eller i övrigt av skäl, till vilka personerna själva i ingen mån bidragit, utan att erhålla någon som helst pension. Således skulle kunna inträffa, att personer, som ägnat järnvägen en tjänstetid av 30 år och däröver av sin bästa arbetskraft, just då utsikterna till erhållande av annan anställning vore tämligen små, komme att avskedast utan något som helst statens ansvar för de avskedades framtida öde.

I förtröstan på en blivande pension är ju förklarligt, om en dylik person uraktlåtit att medelst livränta eller på annat sätt trygga sig för ålderdomen, och komme han således att stå dubbelt besviken. Dessutom

skulle ju ett fullständigt osäkerhetstillstånd vila över all den personal, som denna pension berör, ända intill den dag då den föreskrivna åldersgränsen uppnåtts. Och att detta kunde medföra konsekvenser ur flera synpunkter är rätt påtagligt. Att trygghetskänslan ingalunda stärktes därav, att avskedanden under nämnda förhållanden gott kunde försvaras ur ren drifts- eller ekonomisk synpunkt från verkets egen sida, är ju också tydligt. Särskilt med tanke på den mängd arbeten och befattningar, som äro speciella för järnvägsdriften, synes detta förslag innebära ett så uppenbart missförhållande, då det ju ändå är fråga om pensionering, att detsamma väl näppeligen borde vinna statsmakternas bifall.

Den av järnvägsstyrelsen förut föreslagna bestämmelsen skulle otvivelaktigt kunna medföra pensionering av personer, som vore i sin bästa arbetskraft och vilka utan någon svårighet kunde vinna ersättning för den anställning de mistat. Med styrelsens sista redaktionsförslag är detta förebyggt. Skulle däremot inträffa fall, då pensionering före 50 års ålder vore påkallad av starka billighetsskäl, antager jag såsom visst, att statsmakterna skola visa allt rimligt tillmötesgående. Jag har således anslutit mig till järnvägsstyrelsens senaste förslag.

§ 3. I § 3 har i enlighet med styrelsens förslag bland de förhållanden, som icke medföra avdrag å tjänstårsberäkningen, upptagits fullgörande av värnplikt. Då den utredning angående åtgärder till förekommande av menliga följder av inkallelse till värnplikt, som igångsatts i anledning av Riksdagens skrivelse i ämnet år 1912, blivit fullbordad, torde motsvarande stadgande böra upptagas i övriga pensionslagar. I anledning av framställning från järnvägsmannaförbundet har vidare bland de förhållanden, som icke medföra avdrag å tjänstårsberäkningen, upptagits offentligt uppdrag samt resa, som med vederbörligt tillstånd företagits till egen utbildning.

Andra punkten i §:n har tillkommit på förslag av statskontoret (se dess § 11).

§ 5. Den i § 5 intagna skalan för beräkning av pension för dem, som uppnått pensionsåldern utan att innehava den för erhållande av högsta pension föreskrivna tjänstålder, är uppgjord i överensstämmelse med den, som förekommer i § 9 av nådiga kungörelsen den 4 juli 1910 med övergångsbestämmelser angående rätt till pension för vissa tjänstemän vid statens järnvägar, med iakttagande därav att i nu föreliggande bestämmelser minimitjänståldern för erhållande av pension föreslagits till 15 år, samt att såsom villkor för erhållande av högsta pension föreskrivits 35 tjänstear.

Enligt § 12 i järnvägsstyrelsens ovannämnda order den 8 februari 1908 kan avlöningen nedsättas för personal, som uppnått 60 års ålder och utför ett mindre gott arbete eller på grund av sjuklighet eller vanförhet fått sin arbetsförmåga nedsatt. § 6.

Järnvägsmannaförbundet har anmärkt, att denna nedsättning kunde utöva inverkan på pensionerna.

Järnvägsstyrelsen medgav, att anmärkningen kunde vara befogad, om det också hörde till undantagen att lönereduktion skedde före 65 års ålder. Järnvägsstyrelsen föreslog emellertid det tillägg till § 6, som återfinnes i sista punkten av mitt förslag.

Angående § 7 anförde järnvägsstyrelsen, att däri, till förebyggande därav, att pension på grund av sjukdom efter kortare tjänstetid skulle bli va allt för obetydlig för personal med låg avlöning, intagits bestämmelse om ett minimibelopp för dylik pension. Vidare har här, i likhet med vad som stadgas i 6 § i pensionslagen, föreslagits en viss minimipension för det fall, att vederbörandes sjukdom omöjliggör för honom att bidra ga till sin försörjning. Beloppet av denna minimipension, 70 % av högsta pensionen eller 35 procent av avlöningen, motsvarade ungefär den sjukpension, 50 % av avlöningen, som i liknande fall utgår till ordinarie personal enligt pensionslagen med den modifikation, som betingas av att nu ifrå gavarande personal enligt förslaget icke skulle bidra ga till sin pensionering. § 7.

Järnvägsmannaförbundet anmärkte, att minimibeloppet för sjukpensionen, 150 kronor, vore alltför obetydligt.

I anledning härav anförde järnvägsstyrelsen, att styrelsen ej ansett sig kunna föreslå högre belopp med hänsyn därtill, att en ordinarie tjänsteman i lägsta avlöningsgruppen, som på grund av sjukdom avskedas efter 10 års tjänstetid och sålunda därunder erlagt pensionsavgifter, kan få åtnöjas med sjukpension av 215 kronor.

På grund av sistnämnda förhållande anser jag bö ra förorda järnvägsstyrelsens förslag. Det sista stycket i paragrafen, som är hämtat från lagen om de ordinarie järnvägstjänstemännens pensionering, torde utgöra korrektiv mot alltför obetydliga pensioner, om pensions tagaren befinner sig i nödställd belägenhet.

Såsom jag ovan anført utgår för närvarande en slags pension i form av sjukavlöning, i regel uppgående till hälften av vederbörandes avlöning. Övergångsbestämmelser.

Järnvägsmannaförbundet har såsom en huvudanmärkning mot styrelsens förslag anført, att det skulle innebära en avsevärd försämring Järnvägsmannaförbundet.

för sådan personal, som nu är pensionerad medelst sjukavlöning. I övrigt har förbundet, delvis med hänsyn till den av förbundet gjorda hemställan om pensioneringens grundande jämväl på tjänstemännens egna avgifter, föreslagit följande övergångsbestämmelser rörande vid pensionsbestämmelsernas ikraftträdande anställd personal:

a) att personal, som icke uppnått en levnadsålder av 35 år, har skyldighet erlægga bidrag till sin pensionering;

b) att personal, som uppnått en levnadsålder av 50 år, erhåller vid avsked på grund av inträffad sjukdom eller invaliditet eller vid uppnådda 60 levnadsår en pension motsvarande den enligt förutvarande praxis utgående sjukavlöningen;

c) att personal i en levnadsålder av 35—50 år må efter eget val äga rätt att erlægga avgifter och då erhålla pension enligt samma grunder som personal med mindre än 35 levnadsår, eller också att icke erlægga avgifter, då pension beräknas efter enahanda grunder som för personal med högre levnadsålder än 50 år;

d) att personal, som omförmäles under punkt c), och som själv erlagt avgifter, men som på grund av sjukdom eller invaliditet erhåller pension före den tidpunkt, då gällande bestämmelser berättiga därtill, erhåller pension enligt samma grunder som under punkt b) omhandlade personal, dock med den förhöjning, som motsvarar värdet av erlagda avgifter;

e) att ingen försämring må vidtagas för den personal, som enligt kungl. styrelsens order nr 8 § 11 tilläggsbestämmelse redan åtnjuter eller kan komma i åtnjutande av en högre ersättning än halv daglön vid sjukdom eller invaliditet till följd av skada i tjänst; samt

f) att eventuell minskning i löneförmåner beroende på hög ålder eller eljest nedsatt arbetsförmåga icke må inverka på pensionen.

Järnvägs-  
styrelsen.

Härom anför järnvägsstyrelsen, att järnvägsmannaförbundets förslag innebär, att var och en, som vid bestämmelsernas trädande i kraft uppnått 35 års ålder, skall vara befriad från att erlægga pensionsavgift, men i allt fall vara berättigad till en pension, motsvarande minst halva avlöningen. I överensstämmelse härmed skulle alltså exempelvis en 40 årig verkstadsarbetare med en årslön av 1,200 kronor, vilken efter en tioårig tjänstetid pensioneras på grund av sjukdom, erhålla i pension 600 kronor, under det att, såsom ovan påvisats, en ordinarie stationskarl, som pensioneras under liknande omständigheter, skulle få åtnöjas med en pension av 215 kronor. Uppenbart är, säger styrelsen, att



styrelsen icke kan biträda ett förslag, som medför dylika missförhållanden. Vad särskilt angår den personal, som nu är i åtnjutande av sjukavlöning och som enligt styrelsens förslag skulle tilldelas en i förhållande till tjänstetiden bestämd sjukpension, kan ju icke bestridas, att densamma kan få vidkännas en nog så kännbar nedsättning i sin årsinkomst. Styrelsen framhåller dock härvidlag, att för de fall, då vederbörande icke kan bidra till sin försörjning, styrelsen föreslagit en sjukpension, som oavsett tjänsteåldern motsvarar minst 35 procent av vederbörande avlöning. För övrigt framhåller styrelsen, i anledning av vad från järnvägsmannaförbundets sida i detta sammanhang anförts, att den omständigheten att styrelsen, i avvaktan på den föreliggande pensionsfrågans lösning, icke ansett sig böra nedsätta sjukavlöningens belopp, icke rimligen bör medföra, att nu ifrågavarande personal författningsenligt tillerkännes en ställning i pensionshänseende, som i många fall skulle bliva vida fördelaktigare än vad som gäller för den ordinarie personalen.

Vad beträffar dem, som för närvarande uppbära sjukavlöning, har det syns mig önskvärt, om en sådan övergångsbestämmelse kunde givas, att dessa undginge att få sina levnadsvillkor försämrade genom pensioneringen. Departements-  
chefen.

En undersökning, som jag i sådant syfte vidtagit, har emellertid givit vid handen, att stora svårigheter möta mot att låta de personer fortfarande uppbära sjukavlöning, som för närvarande uppbära sådan avlöning, men enligt förslaget icke bliva berättigade till full pension. Jag fäster mig då mindre vid att därmed kostnaderna för pensioneringen naturligtvis skulle ökas. Detta bleve i allt fall ett tillägg, som minskas och slutligen upphör i samma mån, som de nu sjukavlönade falla bort. Den årliga merkostnaden för pensioneringen uppgår ej heller, enligt vad jag inhämtat, till något särdeles avsevärt belopp, omkring 36,500 kronor till en början.

Däremot har en jämförelse med vad som gäller för den ordinarie personalen i motsvarande hänseende väckt mina betänkligheter mot övergångsbestämmelser i antytt syfte. Det förhåller sig nämligen så, att enligt 6 § i 1910 års lag sjukpension till ordinarie personal utgår allt efter antalet av de år, under vilka den pensionsberättigade innehaft ordinarie statstjänst, med belopp som först vid 25 tjänstår kommer upp till 50 procent av avlöningen. Denna regel överensstämmer tydligen också med de i 1907 års lag om pension för civila tjänstemän givna bestämmelser om avkortad pension för den, som avgår med lägre tjänstålder än den i pensionslagen stadgade. Dessa föreskrifter torde också vara av

en så grundläggande betydelse, att någon ändring däri svårligen kan nu ifrågasättas. Men vid sådant förhållande synes det mig, att en övergångsbestämmelse, enligt vilken de, som nu åtnjuta 50 procent i sjukavlöning, finge behålla densamma för framtiden, oavsett tjänstålder, skulle gentemot den ordinarie personalen framstå såsom en orättvisa.

Korrektivet mot allt för låga pensioner torde dessutom finnas i bestämmelsen i § 7 av förslaget, enligt vilken bestämmelse sjukpension icke må understiga 70 procent av den eljest vederbörande tillkommande pensionen, därest de förhållanden, som grundat rätten till sjukpension, omöjliggöra för vederbörande att bidra till sin försörjning. Med tillämpning av detta stadgande tror jag, att de största svårigheterna vid övergången skola kunna övervinnas.

Skulle i något speciellt fall övergången till de av mig föreslagna bestämmelserna medföra en alltför kännbar reduktion i livsuppehållet, torde järnvägsstyrelsen icke sakna utväg att vidtaga särskilda åtgärder för avhjälpande av ett sådant förhållande.

På grund av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

*dels* att antaga bilagda förslag till bestämmelser angående rätt till pension för extra ordinarie tjänstemän samt verkstads- och förrådsarbetare vid statens järnvägar;

*dels ock*, under förutsättning att nämnda förslag av Riksdagen antages, medgiva, att för bekostande av ifrågavarande pensionering må av trafikmedel avsättas för år 1914 325,000 kronor samt från och med år 1915 och tillsvidare årligen 625,000 kronor, att ingå till en särskild fond, om vars förvaltning Kungl. Maj:t meddelar närmare bestämmelser.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan 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 avlåtas.

Ur protokollet:

*Nils Adeltgren.*

## Bilaga 1.

## Order n:o 485.

8/2 1908.

Kungl. Styrelsen har fastställt här nedan intagna reglemente angående avlöning åt extra ordinarie tjänstemän av lägre grad vid Statens järnvägar. Lönereglering för extra ordinarie tjänstemän av lägre grad.

Genom Kungl. Styrelsens försorg komma att tryckas och utdelas böcker, innehållande dels å pärmens innersida det i nyssnämnda reglemente omförmälda antagningsbevis dels ock samma reglemente.

En dylik bok skall tillställas en var av samtliga vid Statens järnvägar anställda extra ordinarie tjänstemän av lägre grad.

Bokens emottagande skall kvitteras å ett för varje dylik tjänsteman enligt av Kungl. Styrelsen fastställt formulär upprättat kort, vilka kort likaledes komma att genom Kungl. Styrelsens försorg tillhandahållas distrikten.

## Reglemente

angående avlöning åt extra ordinarie tjänstemän av lägre grad vid Statens järnvägar.

## § 1.

Med extra ordinarie förstås i detta reglemente sådan personal, som avlämnat präst- och läkarbetyg samt intyg om normalt färgsinne och dessutom rörande sin anställning såsom extra ordinarie tjänsteman av lägre grad emottagit och kvitterat bevis av innehåll vid detta reglemente fogat formulär utvisar. Extra ordinarie personal.

Extra ordinarie anställning kan vinnas av person, som fyllt 18 år.

## § 2.

Avlöningen, som beräknas pr månad, utgår till här nedan nämnda tjänstehavare, som fyllt 21 år, alltefter den ort, där vederbörande är stationerad, på följande sätt. Avlöning till dem som fyllt 21 år.

Beträffande orternas indelning i grupper skola lända till efter rättelse de regler i sådant avseende, som varda fastställda för den ordinarie personalen.

## Klass I.

Lokomotivreparatorer samt maskinister vid elektriska kraft- eller belysningscentraler.

G r u p p.	A.	B.	C och D.	E.
Begynnelselön .....	110	107	103	99
efter 1 års tjänst .....	115	112	108	104
» 3 » » .....	120	117	113	109
» 6 » » .....	130	127	123	119
» 9 » » .....	140	137	133	129
» 12 » » .....	150	147	143	139

## Klass II.

Vagnreparatorer, gasverksformän och kranskotare vid kollossningskran.

Grupp	A.	B.	C.	D.	E.
Begynnelselön .....	105	102	98	94	90
efter 1 års tjänst .....	110	107	103	99	95
» 3 » » .....	115	112	108	104	100
» 6 » » .....	125	122	118	114	110
» 9 » » .....	135	132	128	124	120
» 12 » » .....	145	142	138	134	130

## Klass III.

Förrädsformän, maskin- och pannskotare, lokomotiveldare samt telefon- och elektrisk belysningsarbetare.

Grupp	A.	B.	C.	D.	E.
Begynnelselön .....	100	97	93	89	85
efter 1 års tjänst .....	105	102	98	94	90
» 3 » » .....	110	107	103	99	95
» 6 » » .....	115	112	108	104	100
» 9 » » .....	120	117	113	109	105
» 12 » » .....	125	122	118	114	110

## Klass IV.

Manliga kontorsbitraden, banvakter, banarbetare, trädgårdsarbetare, vagn- och stallkarlar, gasverksarbetare, förrädsvakter, portvakter, vaktmastare, nattvakter, stationskarlar, kontorsvakter, notisbarare och telegrambud.

Grupp	A.	B.	C.	D.	E.
Begynnelselön .....	95	92	88	84	80
efter 1 års tjänst .....	100	97	93	89	85
» 3 » » .....	105	102	98	94	90
» 6 » » .....	110	107	103	99	95
» 9 » » .....	115	112	108	104	100
» 12 » » .....	120	117	113	109	105

## Klass V.

## Bromsare.

Grupp	A.	B.	C och D.	E.
Begynnelselön .....	92	88	84	80
efter 1 års tjänst .....	97	93	89	85
» 3 » » .....	102	98	94	90
» 6 » » .....	107	103	99	95
» 9 » » .....	112	108	104	100
» 12 » » .....	117	113	109	105

Till vagnstäderskor med full tjänstgöringsskyldighet utgår avlöning på följande sätt:

i Stockholm:

begynnelselön .....	65 kronor
efter 2 års tjänst .....	70 »
» 5 » » .....	75 »

å övriga orter:

begynnelselön .....	60 kronor
efter 2 års tjänst .....	65 »
» 5 » » .....	70 »

allt pr månad räknat.

Såsom vagnreparatör betraktas endast den, som är fullt utbildad i vagnars löpande underhåll.

**Order n:r 502.**

30/3 1908.

Avlöning till  
verkstads- och  
förrådsar-  
betare.

Kungl. Styrelsen har funnit skäl bestämma, att punkten 1 och första stycket i punkten 4 i order n:r 9, avdelning II, skola erhålla följande ändrade lydelse:

## 1.

I fråga om avlöningen indelas verkstadspersonalen i tre grupper.

För verkstäderna i Stockholm, Tomtebodå, Liljeholmen, Värtan och Östersund utgår aflöningen till de olika grupperna efter följande grunder:

*Grupp 1.* Smeder, filare, maskinuppsättare, verktygsarbetare, modellsnickare och maskinställare å snickeriverkstad, svarvare, fräsare, plåtslagare, bleck- och kopparslagare, gjutare, elektriska montörer, telegrafapparatsarbetare, snickare, målare, glasmästare för vagnsarbeten, tapetserare, sadelmakare och murare, som fyllt 21 år och arbetat i facket i 5 år, erhålla en minimilön av 36 öre i timmen, efter ett års anställning i facket med denna lön vid Statens järnvägar 39 öre i timmen och efter ytterligare 2 års anställning 42 öre i timmen.

*Grupp 2.* Järnarbetare, hyvlare, stötare, borrar, gängare, tublödare, vagnlyftare, timmermän, segelsömmare, ånghammarreglerare, maskinskötare, samt ångpanne- och gasverkseldare, som fyllt 21 år och arbetat i facket i 4 år, erhålla en minimilön av 34 öre i timmen, efter ett års anställning i facket med denna lön vid Statens järnvägar 36 öre i timmen och efter ytterligare 2 års anställning med denna lön 38 öre i timmen.

Till vagnlyftare hänföres endast sådan arbetare, som är yrkeskunnig.

*Grupp 3.* Grovarbetare, till vilka höra släggare, hantlangare, förrådsarbetare och kranskötare samt nattvakter, ävensom de yrkesarbetare, som ej innehåva föreskriven facktid, erhålla, när de fyllt 21 år, 32 öre i timmen och efter 2 års anställning med denna lön vid Statens järnvägar 35 öre i timmen.

För övriga verkstäder gälla ovanstående timlöner med följande ändringar: för verkstäderna i Göteborg, Malmö, Helsingborg och Bollnäs nedsättes timlönen med 2 öre, för verkstäderna i Linköping, Falköping, Kristinehamn och Örebro nedsättes timlönen med 3 öre, för verkstäderna vid Motala verkstad och i Elmhult nedsättes timlönen med 6 öre, verkstäderna i Luleå, Boden och Gällivare höjes timlönen med 2 öre och för verkstaden i Kiruna höjes timlönen med 6 öre.

I fråga om beräkning av facktiden i grupperna 1 och 2 skall iakttagas, att de där bestämda tiderna för 5 och 4 år avse hela den tid personen i fråga arbetat i facket således även lärlingstiden.

Vid övergång från ett yrke till ett annat bör vid bestämmande av avlöningen i det nya yrket hänsyn tagas till i vilken mån den i förut innehaft yrke förvärvade yrkesskickligheten kan tillgodogöras i det nya yrket.

Snickare och timmermän, vilka hålla sig med egna verktyg till erforderligt antal, erhålla i slitpenningar för dessa 18 kronor för år räknat, under förutsättning att verktygen enligt vederbörande förmans bedömning äro i gott stånd.

4.

Arbete, utfört å annan tid än den ordinarie arbetstiden, betraktas såsom övertidsarbete och betalas med den ordinarie timlönen jämte 33 procents tillägg för övertid, som faller inom de två timmarne omedelbart efter den ordinarie arbetstidens slut, samt 50 procents tillägg för all annan övertid.

Övertids-  
arbete.

Förestående ändrade bestämmelser skola tillämpas från och med den 1 april 1908.

---

### Statskontorets förslag

till bestämmelser angående pensionering av extra ordinarie tjänstemän samt verkstads- och förrådsarbetare vid statens järnvägar.

#### § 1.

Rätt till pension enligt dessa bestämmelser tillkommer vid statens järnvägar anställda extra ordinarie tjänstemän samt verkstads- och förrådsarbetare.

#### § 2.

För rätt att komma i åtnjutande av pension erfordras ej mindre att efter fyllda aderton år hava varit anställd i statens tjänst under minst 25 år, därav åtminstone de 5 sista åren i stadigvarande tjänst vid statens trafikerade järnvägar, än även att antingen hava uppnått 65 levnadsår eller efter uppnådda 60 levnadsår befinnas på grund av försvagat hälsotillstånd eller nedsatta krafter icke kunna på ett tillfredsställande sätt fylla sina tjänståligganden eller ock efter uppnådd levnadsålder av 55 år befinnas av behörigen styrkt sjuklighet vara för framtiden oförmögen att sköta sin befattning; skolande förhållande, som åberopas såsom skäl för pension vid tidigare levnadsålder än 65 år, vara styrkt med i behörig ordning av vederbörande järnvägsläkare utfärdat intyg.

#### § 3.

Pensionsbeloppet bestämmes efter tjänstetidens längd och utgör vid en tjänstetid av 25 år:

för manliga extra ordinarie tjänstemän av högre grad samt mästare i verkstäder (första gruppen) 900 kronor;

för förmän i verkstäder (andra gruppen) 700 kronor;

för kvinnliga extra ordinarie tjänstemän av högre grad (tredje gruppen) 500 kronor;

för lokomotivreparatörer, maskinister vid elektriska kraft- och belysningscentraler, arbetare i verkstäder och förråd, som äro yrkesutbildade hantverkare, samt banarbetare med dylik utbildning (fjärde gruppen) 450 kronor;

för vagnreparatörer, gasverksförmän samt kranskötare vid kollosningskran (femte gruppen) 425 kronor;

för förrådsförmän, maskin- och pannskötare, lokomotiveldare samt telefon- och elektriska belysningsarbetare (sjätte gruppen) 350 kronor;

för manliga kontorsbiträden, banvakter, banarbetare, som icke äro yrkesutbildade hantverkare, trädgårdsarbetare, vagn- och stallkarlar, gasverksarbetare, förråds- vakter, portvakter, vaktmästare, nattvakter, stationskarlar, kontorsvakter, notisbärare, telegrambud, bromsare samt förut ej nämnda verkstads- och förrådsarbetare (sjunde gruppen) 325 kronor; samt

för vagnstäderskor och andra kvinnliga extra ordinarie tjänstemän av lägre grad (åttonde gruppen) 250 kronor.



För varje fullt tjänstår utöver 25 höjes pensionsbeloppet:  
 med 20 kronor för befattningshavare, tillhörande första, andra eller tredje gruppen;  
 med 15 kronor för befattningshavare, tillhörande fjärde eller femte gruppen; samt  
 med 10 kronor för befattningshavare, tillhörande sjätte, sjunde eller åttonde gruppen.

Högsta pensionsbeloppet skall dock utgöra:

för befattningshavare i första gruppen	.....	1,200 kronor,
» » i andra »	.....	1,000 »
» » i tredje »	.....	800 »
» » i fjärde »	.....	675 »
» » i femte »	.....	650 »
» » i sjätte »	.....	500 »
» » i sjunde »	.....	475 »
» » i åttonde »	.....	400 »

Befattningshavare, som icke finnes upptagen bland de ovan nämnda, hänföres till den grupp, järnvägsstyrelsen med hänsyn till föreliggande omständigheter bestämmer.

#### § 4.

Befattningshavare, som icke de sista fem åren före avgången innehafte den befattning, från vilken avgång äger rum, eller annan befattning i samma grupp eller i grupp med rätt till högre pension erhåller pension i den grupp, som har närmast lägre pension än den grupp, befattningshavaren vid avgången tillhör.

#### § 5.

Befattningshavare, som, innan han uppnått för rätt till åtnjutande av pension föreskrivna levnadsår, genom utövning av tjänsten drabbats av skada eller sjukdom, erhåller, där han enligt vederbörande järnvägsläkares intyg befinnes icke vidare kunna behörigen sköta sin befattning och ej heller av järnvägsstyrelsen anses kunna lämpligen förflyttas till annan befattning och därför entledigas, pension enligt ovan angivna grunder med iakttagande, att pensionen utgår efter den befattning, som innehaves, då befattningshavaren drabbas av skadan eller sjukdomen, oberoende av huru länge denna befattning innehafte, samt att, om befattningshavaren icke innehar en tjänstetid av 25 år, pensionen ändock utgår såsom om tjänstetiden vore 25 år.

#### § 6.

Pension enligt dessa bestämmelser sökes hos järnvägsstyrelsen, som, därest ansöknigen beviljas, utfärdar pensionsbrev å det årliga belopp, den pensionsberättigade äger utbekomma.

#### § 7.

Pension utgår från och med månaden näst efter den, under vilken avgång från befattningen äger rum, till och med den månad, under vilken pensionstagaren avlider eller pensionsrätten eljes upphör.

## § 8.

Pension utbetalas genom järnvägsstyrelsens försorg kvartalsvis i början av mars, juni, september och december månader.

Pensionsbelopp, som icke uttagits inom tre år, sedan det till betalning förfallit, vare förverkat, dock med rätt för järnvägsstyrelsen att, efter prövning av anledningen till försummelsen, medgiva beloppets utbetalning, om framställning därom göres.

## § 9.

Pension må icke tilläggas den, som för fel eller försumlighet blivit från befattningen skild, och ej heller den, som vid avgång från befattningen icke är svensk medborgare.

## § 10.

Bliver pensionstagare dömd till förlust av medborgerligt förtroende, har han, efter det beslut därom vunnit laga kraft, förverkat all rätt till pension.

## § 11.

Tjänstår beräknas endast för tid, varunder befattningshavaren verkligen tjänstgjort, därvid avdrag dock ej må ske för tid, varunder befattningshavaren varit på grund av sjukdom hindrad att tjänstgöra eller åtnjutit tjänstledighet med bibehållande av full avlöning.

I fråga om pension för den, som vid avgång från befattning, som i dessa bestämmelser avses, innehar pension för annan sådan tjänst eller annan statstjänst, må tjänstår, som beräknats för erhållande av den pension, ej ånyo beräknas såsom tjänstår, där det icke på grund av annan tjänstgöring än den, på vilken den förra tjänstårsberäkningen grundats, må såsom tjänstår beräknas.

## § 12.

Pension enligt dessa bestämmelser får icke åtnjutas samtidigt med annan pension eller livränta av statsmedel eller pension från pensionsanstalt med bidrag av statsmedel i vidare mån än till det belopp, varmed pensionen enligt dessa bestämmelser, för år räknat, överstiger pension eller livränta av nyssnämnda slag.