

Nr 125.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående
fyllnadspension åt bandirektören vid statens järnvägar
F. B. H. Santesson; given Stockholms slott den 26
mars 1915.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen medgiva,

att bandirektören vid statens järnvägar Frits Bernhard Hugo Santesson må från och med månaden näst efter den, under vilken avsked från bandirektörsbefattningen varder honom beviljat, under sin återstående livstid, utöver den pension, vartill han enligt lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar är vid avskedstagandet berättigad, tillika av trafikmedel uppbära en årlig fyllnadspension till belopp av 773 kronor.

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

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 mars 1915.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 21 december 1914 gjort framställning om beredande av fyllnadspension åt bandirektören vid statens järnvägar Frits Bernhard Hugo Santesson, vilken tidigare under en längre följd av år varit anställd vid statens järnvägsbyggnader och vars tjänstetid såsom ordinarie befattningshavare vid statens järnvägs- trafik av sådan anledning är för kort för att enligt lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar berättiga honom till högsta, bandirektör tillkommande pension.

Styrelsen har i nämnda skrivelse anfört följande.

Järnvägssty-
relsens fram-
ställning.

»Enligt 2 § c) i ovan nämnda lag är vid avgång från tjänsten manlig tjänsteman av högre grad vid distrikt, som uppnått en levnadsålder av sextiofem år, berättigad att få pension, under förutsättning tillika att vederbörande under minst tio år innehaft anställning i ordinarie statstjänst, därav åtminstone de fem sista åren i statens järnvägars tjänst. Ärliga beloppet av den vederbörande på grund av

nämnda stadgande tillkommande pension utgör enligt 5 § i lagen i regel, därest han innehar minst trettio tjänstår enligt ett i 2 § angivet beräkningssätt, 70 procent av den avlöning, han vid avgången från tjänsten uppbär. Understiger tjänstårens antal trettio, utgör årliga beloppet av ålderspension, allt efter antalet av de år, under vilka den pensionsberättigade innehaft ordinarie statstjänst, viss procent av avlöningen, varmed i pensionshänseende förstås det ordinarie arvodet, ökat med 20 procent. För fulla tjugunio tjänstår utgör ålderspensionen 66,5 procent av avlöningen, för fulla tjuguåtta tjänstår 63 procent, för fulla tjugusju tjänstår 59,5 procent, för fulla tjugusex tjänstår 56 procent o. s. v.

Den tjänstårsberäkning, som sålunda skall tjäna till grund för beräkningen av pensionens storlek, får, enligt vad uttryckligen stadgats, hänföra sig allenast till tiden för anställning i ordinarie statstjänst och följer därav, bland annat, att en tjänsteman vid statens järnvägar, som förut haft anställning å extra stat vid statens järnvägsbyggnader, icke har någon rätt att i avseende, varom här är fråga, tillgodoräkna sig anställningen vid statens järnvägsbyggnader.

Bandirektören Santesson, å vilken förenämnda lag är tillämplig, uppnår den 8 januari 1915 stadgad pensionsålder, sextiofem år, och skulle då på grund av gällande bestämmelser vara skyldig att från tjänsten avgå. Genom nådigt brev den 23 oktober 1914 har han emellertid fått tillstånd att kvarstå i tjänst intill utgången av juni månad 1915. Vid denna tidpunkt kan han ändock icke komma i åtnjutande av full pension på grund därav, att hans tjänstetid, försävitt den hänför sig till hans anställning i ordinarie tjänst, är alltför kort — vid nyssnämnda tidpunkt beräknas den uppgå till något över fulla tjugusex tjänstår — och att hans tjänstgöring vid statens järnvägsbyggnader icke får i detta hänseende medräknas.

Bandirektören Santesson, som är född den 8 januari 1850, erhöll 1869 anställning vid statens järnvägsbyggnader såsom undersökningsbiträde, blev 1871 elev och 1872 nivellör därstädes, i vilken senare egenskap han tjänstgjorde till den 1 september 1874, då han antogs i ordinarie tjänst vid statens trafikerade järnvägar såsom baningenjör. Denna befattning innehade han emellertid endast till den 1 april 1877, då han avgick därifrån och ånyo erhöll anställning vid statens järnvägsbyggnader. Vid dessa tjänstgjorde han därefter intill utgången av år 1891, först såsom nivellör, sedermera från 1884 såsom tillförordnad stationsingenjör och från 1888 såsom avdelningsingenjör. Den 1 januari 1892 erhöll han för andra gången ordinarie baningenjörstjänst vid statens trafikerade järnvägar samt befordrades den 1 januari 1902 till bandirektör.

Beloppet av den pension, som vid bandirektören Santessons avgång från tjänsten den 30 juni 1915 må, på grund av hans sammanräknade tjänstetid i ordinarie statstjänst, tillkomma honom, beräknas utgöra 4,637 kronor eller 1,159 kronor mindre, än den pension, som skulle utgå till honom, om han vid nämnda tidpunkt kunde räkna trettio tjänstår i ordinarie tjänst. Minskningen i pensionen beror på, att det fattas honom icke fullt fyra tjänstår.

Med hänsyn därtill, att bandirektören Santesson, efter det att han vunnit befordran till ordinarie anställning vid statens trafikerade järnvägar, nödgats lämna denna sin befattning för att få återupptaga sitt arbete vid statens järnvägsbyggnader, i stället för att det, såsom i liknande fall numera plägar ske, ordnats med hans tjänstgöring så, att tjänstledighet för ändamålet beviljats honom i innehavande ordinarie befattning med skyldighet för honom att avstå samtliga därmed förenade avlöningsförmåner, torde bandirektören Santesson få anses hava

kommit att intaga en sämre ställning i fråga om tjänstårsberäkning för pension än övriga vid banavdelningen anställda tjänstemän, som efter erhållande av ordinarie anställning vid statens trafikerade järnvägar under längre eller kortare tid tjänstgjort vid statens järnvägsbyggnader.

I betraktande härav anser styrelsen det vara med billighet och rättvisa överensstämmande, att någon fyllnadspension av statsmedel beredes Santesson att utgå till honom efter hans avgång från tjänsten.

Vid bestämmande av storleken av denna fyllnadspensions belopp synas lämpligen böra komma till tillämpning i huvudsak enahanda grunder som de, vilka finnas innefattade i det av Kungl. Maj:t till 1913 års riksdag framlagda och av nämnda riksdag godkända förslag i fråga om förbättrade pensionsvillkor för viss personal, som i anledning av statens inköp av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst.

Under förutsättning att den del av bandirektören Santessons tjänstgöring vid statens järnvägsbyggnader, som han fullgjort, efter det att han erhållit ordinarie anställning vid statens järnvägar, får i förevarande avseende anses likvärdig med en dylik järnvägstjänstemans tjänstgöring i ordinarie tjänst vid en sedermera av staten inköpt enskild bana, skulle med tillämpning av nyssnämnda grunder bandirektören Santesson komma i åtnjutande av en fyllnadspension, motsvarande två tredjedelar av skillnaden mellan den pension å 4,637 kronor, som han beräknas erhålla enligt pensionslagen, och den till bandirektör jämlikt samma lag utgående högsta pension, 5,796 kronor, eller sålunda 772 kronor 66 öre.

Styrelsen tillåter sig i detta sammanhang framhålla, att, därest Santessons tjänstetid vid statens järnvägsbyggnader icke skulle få tillgodoräknas honom i pensionshänseende, han skulle kunna anses bliva sämre ställd än åtskilliga andra personer, som uteslutande haft anställning vid statens järnvägsbyggnader och av statsmakterna fått sig tillerkänd pension utan att hava erlagt några pensionsavgifter.»

På grund av vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, att bandirektören Santesson finge vid sin avgång ur tjänsten den 30 juni 1915 komma i åtnjutande av en årlig fyllnadspension av 772 kronor 66 öre att utgå av trafikmedel.

Skiljaktig
mening inom
järnvägs-
styrelsen.

Vid ärendets behandling i järnvägsstyrelsen den 21 december 1914 uttalade föredragande byrådirektören, numera byråchefen Georg Iacobi skiljaktig mening och yttrade därvid:

»Då riksdagen i skrivelse till Konungen den 18 maj 1905 uttalat sig emot, att tid för anställning vid statens järnvägsbyggnader finge tillgodoräknas för erhållande av pension från statens järnvägar och i överensstämmelse härmed slagit Kungl. Maj:ts proposition om fyllnadspension till tre baningenjörer, som tidigare varit anställda vid statens järnvägsbyggnader, samt Kungl. Maj:t sedermera dels den 4 juni 1913 och dels den 28 mars 1914 förklarat två ansökningar om fyllnadspension i liknande fall icke föranleda till någon Kungl. Maj:ts åt-

gärd; alltså och då den omständigheten, att Santesson en kortare tid före sin övergång till statens järnvägsbyggnader innehåft ordinarie befattning vid statens järnvägar, icke synes mig innefatta fullgiltigt skäl för att i fråga om Santesson avvika från den ståndpunkt, som nyligen i förenämnda fall intagits av såväl Kungl. Maj:t som styrelsen, finner jag mig icke kunna biträda styrelsens beslut om avlåtande av underdånig framställning om beredande av fyllnadspension åt Santesson.»

Över järnvägsstyrelsens framställning har statskontoret avgivit in- Statskontoret.
fordrat utlåtande den 30 januari 1915. Statskontoret har därvid an-
fört följande:

Med hänsyn till vad som förekommit vid behandlingen av föregående dylika frågor hyste statskontoret betänkligheter mot beredande åt bandirektören Santesson av en tillägspension på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit. Emellertid framginge det av styrelsens förevarande skrivelse, att, medan bandirektören Santesson på sin tid nödgades lämna sin baningenjörsbefattning vid statens trafikerade järnvägar för att biträda vid statens järnvägsbyggnader, det däremot numera under liknande förhållanden plägade ordnas så, att vederbörande erhåller ledighet från sin tjänst vid de trafikerade järnvägarna under den tid, då hans arbete kräves vid järnvägsbyggnaderna, och därigenom bliver i tillfälle att räkna sig denna tid tillgodo såsom tjänstår för pension. Med avseende därpå, att bandirektören Santesson genom att nödgas avgå från sin ordinarie tjänst för att arbeta vid statens järnvägsbyggnader sålunda kommit i ett sämre läge i pensionsavseende än andra under motsvarande förhållanden, och med erinran tillika, att skyldighet föreligger att jämväl under tjänstledighet vidkännas avgift för egen pensionering samt att pensioneringen av statens järnvägars personal är byggd på beräkning, att sådan avgift skall erläggas för varje år, som må tillgodoräknas såsom tjänstår i pensionsavseende, ifrågasatte dock statskontoret, huruvida icke Kungl. Maj:t skulle i anledning av förevarande framställning finna skäl föreslå riksdagen medgiva, att bandirektören Santesson finge räkna de år, under vilka han efter avsked från sin anställning såsom baningenjör vid statens trafikerade järnvägar tjänstgjorde vid statens järnvägsbyggnader, såsom tjänstår för erhållande av pension enligt lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar, under villkor att han erlade ett belopp, motsvarande vid inbetalningen värdet av de ytterligare avgifter för egen pensionering, som ålegat honom, därest han under nämnda år kvarstått i sin baningenjörsbefattning.

Med anledning av vad föredraganden inom järnvägsstyrelsen anfört rörande behandlingen vid 1905 års riksdag av ett pensions- Departements-
chefen.
ärende av likartad beskaffenhet, vill jag till en början erinra om vad i berörda ärende huvudsakligen förekommit. Enligt de förelagen den 4 juli 1910 gällande bestämmelser för statens järnvägs-
trafiks pensionsinrättning tillkom i regel pensionsrätt en var delägare, som efter minst 30 års ordinarie anställning vid statens järnvägstrafik uppnått sådan ålder, att hans levnads- och tjänstår sammanräknade

uppgingo till 95. Den tjänstårsberäkning, som sålunda skulle ligga till grund för beräkningen av pensionens storlek, fick enligt uttryckligt stadgande hänföra sig allenast till tiden för anställning vid *trafiken* å statens järnvägar, varför den tjänstepersonal, som från statens järnvägsbyggnader övergått till anställning vid statens järnvägstrafik, icke hade någon rätt att i avseende å pensionsbeloppets storlek tillgodoräkna sig anställningen vid statens järnvägsbyggnader.

Vid 1905 års riksdag framlade Kungl. Maj:t proposition (nr 104) om beredande av fyllnadspension åt tre baningenjörer vid statens järnvägar, V. F. Westfelt, S. G. Dahlén och C. W. R. Bergensträhle, vilka visserligen uppnått mer än 65 års levnadsålder men ändock icke då kunde komma i åtnjutande av full, baningenjör tillkommande pension, enär deras tjänstetid, försåvitt denna hänförde sig till deras anställning i ordinarie tjänst vid statens järnvägstrafik, varit alltför kort och deras föregående tjänstetid vid statens järnvägsbyggnader, såsom nämnts, icke finge i detta hänseende medräknas. Järnvägsstyrelsen hade emellertid, under åberopande att vederbörandes pensionering borde ordnas på ett med rättvisa och billighet överensstämmande sätt, hos Kungl. Maj:t gjort framställning om beredande av fyllnadspension åt dem med så stort belopp, att den årliga pensionen för en var av dem komme att uppgå till full pension. I enlighet med detta styrelsens förslag var propositionen i ämnet också avfattad.

Beträffande nämnda personers ålder och tjänstgöring var i ärendet upplyst, att Westfelt (född 1838) tjänstgjort vid statens järnvägsbyggnader under åren 1860—1872 och vid statens järnvägstrafik såsom ordinarie baningenjör från och med ingången av år 1880; att Dahlén (född 1838) tjänstgjort vid statens järnvägsbyggnader under olika tider åren 1858—1872 samt vid statens järnvägstrafik såsom ordinarie baningenjör från den 1 november 1877; samt att Bergensträhle (född 1839) tjänstgjort vid statens järnvägsbyggnader under åren 1863—1881 och därefter vid statens järnvägstrafik såsom ordinarie baningenjör från och med den 1 oktober 1881.

För ingen av de tre ifrågavarande tjänstemännen hade sålunda tiden för deras ordinarie anställning i statens järnvägstrafiks tjänst uppgått till 30 år eller den tidrymd, som var stadgad för erhållande av full pension, utan skulle därför erfordras, att de i tjänst kvarstode under ytterligare tid, växlande mellan omkring $2\frac{1}{2}$ år och $6\frac{1}{2}$ år. De hade tjänstgjort vid statens järnvägsbyggnader respektive över 11, 9 och 18 år.

Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition vann emellertid icke riksdagens bifall. Riksdagen anförde i skrivelse den 18 maj 1905 (nr 157) följande:

»Den gjorda framställningen om beviljande av fyllnadspension åt ifrågavarande järnvägstjänstemän har huvudsakligen grundats därpå, att envar av dem mer eller mindre lång tid före sin anställning vid statens järnvägstrafik tjänstgjort vid statens järnvägsbyggnader, vilken tjänstgöring enligt gällande pensionsreglemente icke får tillgodoräknas för erhållande av pension från statens järnvägstrafiks pensionsinrättning. Med anledning härav har riksdagen velat påpeka, att arbetet vid statens järnvägsbyggnader icke på något sätt kan vara att likställa med fast anställning i statens tjänst, utan måste anses vara av helt och hållet tillfällig natur, om det än, såsom fallet är med de personer, som nu äro i fråga, fortfarit en följd av år. Bland tjänstepersonalen vid statens järnvägar och särskilt bland betjäntklassen finnes det säkerligen ett stort antal, som före sin anställning vid järnvägstrafiken under någon tid haft arbete vid statens järnvägsbyggnader. Om i ett fall detta arbete skulle få anses grundläggande för pensionsrätt, finge man därför vara beredd på, att anspråk på liknande förmån komme att framställas från många håll. Såsom av det förestående framgår, har riksdagen dock icke kunnat finna giltiga skäl för bifall till den gjorda framställningen.»

Efter det 1910 års pensionslag för tjänstemän vid statens järnvägar trätt i kraft, hava sedermera i två likartade fall ansökningar om pensionsförhöjningar inkommit till Kungl. Maj:t, nämligen från överbammästaren vid statens järnvägar C. M. Christiansson och baningenjören vid samma järnvägar B. S. Florelius. Dessa ansökningar avstyrktes av vederbörande myndigheter under hänvisning till vad riksdagen i ovan återgivna skrivelse anfört; och fann Kungl. Maj:t genom beslut respektive den 4 juni 1913 och den 28 mars 1914 ansökningarna icke föranleda till någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

Beträffande dessa tjänstemäns ålder och anställning i järnvägstjänst tillåter jag mig omnämna, att Christiansson (född 1847) hade tjänstgjort vid statens järnvägsbyggnader under åren 1875—1887 och såsom ordinarie banmästare vid statens järnvägar från och med den 1 juni 1887 samt att Florelius (född 1848) tjänstgjort vid statens järnvägsbyggnader tidvis från år 1869, till dess han den 1 september 1890 anställdes som baningenjör vid statens järnvägar. För att dessa tjänstemän skulle uppnå den för åtnjutande av högsta pension stadgade tjänst-ålder av 30 år, skulle hava erfordrats, att de kvarstode i tjänst under ytterligare respektive omkring 4 och 6 1/2 år.

Vid en jämförelse mellan ovan omförmälda tidigare fall och det nu föreliggande finner man, att förhållandena icke äro fullt likartade. I de förra fallen hade vederbörande tjänstemän först under en längre tid varit anställda vid statens järnvägsbyggnader och icke förrän vid jämförelsevis sen ålder, växlande mellan 39 och 42 år, vunnit ordinarie anställning vid statens trafikerade järnvägar, i tre av fallen först efter ett mångårigt avbrott, varunder ingen som helst tjänstgöring vid statens järnvägar ägt rum. Beträffande bandirektören Santesson förhåller det sig emellertid annorlunda. Han erhöll nämligen redan vid 24 års ålder, den 1 september 1874, sin första ordinarie tjänst vid statens järnvägstrafik. Då han sedermera den 1 april 1877 av järnvägsstyrelsen förordnades att tjänstgöra vid statens järnvägsbyggnader, nödgades han i enlighet med då undantagslöst tillämpad praxis att taga avsked från sin ordinarie tjänst. Hade emellertid vid nämnda tidpunkt samma tillvägagångssätt tillämpats som, enligt vad styrelsen upplyst, nu är fallet, hade Santesson endast behövt taga ledighet från sin ordinarie befattning och alltså under sin anställning vid statens järnvägsbyggnader fortfarande kunnat räkna tjänstår i pensionsavseende såsom ordinarie befattningshavare vid statens järnvägstrafik. Under sådana förhållanden skulle han redan den 1 september 1904 hava uppnått 30 tjänstår och alltså vid 65 års ålder den 8 januari 1915 hava varit berättigad till högsta pension såsom bandirektör.

Med hänsyn till nu upplysta förhållanden synes mig rättvisa och billighet fordra, att man bedömer föreliggande fall på samma sätt, som om nu gängse praxis i fråga om ordinarie befattningshavares vid statens trafikerade järnvägar anställande vid statens järnvägsbyggnader blivit tillämpad beträffande Santesson. Det kan icke framstå annat än som obilligt, om Santesson skulle komma i en försämrad ställning därför, att vederbörande myndighet vid olika tidpunkter men vid i övrigt fullt likartade förhållanden tillämpat olika praxis i nu angivna avseenden.

Den skillnad, som sålunda förefinnes mellan de tidigare fallen och det nu förevarande, anser jag vara så väsentlig och av så avgörande beskaffenhet, att jag, med särskild hänsyn tagen till de synnerligen starka billighetsskäl, som här föreligga, icke tvekar att tillstyrka järnvägsstyrelsens hemställan, att fyllnadspension måtte utverkas åt Santesson. Detta anser jag mig desto hellre kunna göra, som riksdagen i sitt uttalande i 1905 års åberopade skrivelse näppeligen kan hava åsyftat ett sådant fall som det förevarande, där vederbörande efter redan uppnådd ordinarie anställning vid statens järnvägstrafik mottager förordnande att tjänstgöra vid statens järnvägsbyggnader och därefter åter inträder

i ordinarie befattning vid statens järnvägar. Några vittgående konsekvenser för framtiden lärer beviljande av fyllnadspension i detta fall för övrigt icke kunna medföra, då få om ens någon tjänsteman vid statens järnvägar torde kunna åberopa fullt likartade omständigheter som de i detta undantagsfall föreliggande.

Det må ock här framhållas, att i åtskilliga fall personer, som haft anställning uteslutande vid statens järnvägsbyggnader och följaktligen icke alls erlagt några pensionsavgifter, av billighetsskäl ändock av riksdagen tillerkänts pension.

Vad därefter angår frågan om bestämmande av fyllnadspensionens belopp och villkoren för dess utgående har, såsom ovan anförts, olika förslag därutinnan framställts av järnvägsstyrelsen och av statskontoret.

I anslutning till de av 1913 års riksdag godkända bestämmelser angående förbättrade pensionsvillkor för viss personal, som i anledning av statens inköp av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst (proposition nr 218; riksdagens skrivelse nr 101), har järnvägsstyrelsen föreslagit, att Santesson måtte komma i åtnjutande av en fyllnadspension, motsvarande *två tredjedelar av skillnaden* mellan den pension å 4,637 kronor, vartill han enligt förenämnda pensionslag vid avskedstagandet är berättigad, och den till bandirektör jämlikt samma lag utgående högsta pension, 5,796 kronor, eller 772 kronor 66 öre.

Statskontoret åter har på det sätt biträtt järnvägsstyrelsens framställning om fyllnadspension åt Santesson, att statskontoret på anförda skäl ifrågasatt, att han måtte få räkna de år, under vilka han efter erhållet avsked från sin anställning såsom baningenjör vid statens trafikerade järnvägar tjänstgjort vid statens järnvägsbyggnader, såsom tjänstår för erhållande av pension enligt nämnda lag endast under det villkor, att han erlägger ett belopp, motsvarande vid inbetalningen värdet av de ytterligare avgifter för egen pensionering, som ålegat honom, därest han under nämnda år kvarstått i sin baningenjörsbefattning.

Enligt det förra alternativet skulle Santesson alltså utan erläggande av ökade pensionsavgifter erhålla en i någon mån reducerad pension; enligt det senare alternativet skulle han däremot få full pension såsom bandirektör men först efter inbetalning av värdet av de ej erlagda pensionsavgifter, som belöpa å tiden för anställningen vid statens järnvägsbyggnader efter första gången uppnådd ordinarie tjänst.

Enligt den princip, som, på sätt sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtande (nr 1) i den ordinarie statsbanepersonalens pensions-

fråga vid 1910 års riksdag giver vid handen, tillämpats för bestämmande av nämnda personals pensionsavgifter, äro dessa avgifter avvägda så, att de i genomsnitt beräknas täcka en tredjedel av kostnaden för vederbörandes pensionering. I överensstämmelse härmed bör alltså, därest man följer det förra alternativet, fyllnadspensionens bruttobelopp — beräknat sålunda, att inbegripet detsamma den Santesson tillkommande pensionen skulle uppgå till högsta enligt pensionslagen till bandirektör utgående pension —, såsom järnvägsstyrelsen föreslagit, minskas med en tredjedel.

Beträffande det av statskontoret framställda förslaget har jag inhämtat, att sammanlagda beloppet av de avgifter, som enligt detta förslag skulle åligga Santesson att inbetala för att komma i åtnjutande av full pension, enligt inom järnvägsstyrelsen verkställd beräkning den 1 januari 1915 skulle uppgått till 1,030 kronor 23 öre samt med inberäkning av å oguldna avgifter upplupen ränta till 2,663 kronor 27 öre. Då Santessons årliga pension enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle uppgå till 5,409 kronor 66 öre och enligt statskontorets till 5,796 kronor, skulle han alltså för förmånen av den jämförelsevis ringa ökningen i pensionen av 386 kronor 34 öre om året få vidkännas den ganska betydande engångsutgiften av över 2,700 kronor, till vilket belopp, med inberäkning av ytterligare upplupen ränta, den föreslagna inbetalningen minst skulle uppgå den 30 juni 1915, då Santesson är skyldig avgå ur tjänsten.

Det belopp, som sålunda skulle inbetalas, finner jag så avsevärt, att Santesson enligt min mening skäligen icke kan åläggas att gälda detsamma. Tilldelandet av fyllnadspension skulle nämligen i så fall knappast innebära någon fördel för honom. Jag finner mig förty i fråga om fyllnadspensionens belopp böra följa järnvägsstyrelsens hemställan, dock med iakttagande därav, att beloppet, i enlighet med den i allmänhet vid bestämmande av pensioner tillämpade grundsats, avrundas uppåt till 773 kronor, så att hans sammanlagda pension bliver 5,410 kronor.

Mot styrelsens förslag, att fyllnadspensionen skall utgå av trafikmedel, har jag intet att erinra.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att bandirektören vid statens järnvägar Frits Bernhard Hugo Santesson må från och med månaden näst efter den, under vilken avsked från bandirektörs-

befattningen varder honom beviljat, under sin återstående livstid, utöver den pension, vartill han enligt lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar är vid avskedstagandet berättigad, tillika av trafikmedel uppbära en årlig fyllnadspension till belopp av 773 kronor.

Vad departementschefen sålunda hemställt, däruti statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen gilla samt förordnade, att proposition i ämnet skulle till riksdagen avlätas av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Niklas A. Lindhult.
