

Nr 97.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avlönings- och pensionsförmåner för personal vid Kävlinge—Sjöbo järnväg, som vid statens övertagande av nämnda järnväg övergått i statens järnvägars tjänst; given Stockholms slott den 5 februari 1926.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Viktor Larsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 februari 1926.

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen, statsrådet Larsson anför:

Sedan Landskrona—Kävlinge—Sjöbo järnvägsaktiebolag försatts i konkurs blev den bolaget tillhöriga Kävlinge—Sjöbo järnväg, för vars anläggning Kungl. Maj:t beviljat statslån, å exekutiv auktion den 30 augusti 1924 inropad av riksgäldskontoret för statsverkets räkning. Genom brev den 27 september 1924 förordnade Kungl. Maj:t, att berörda järnväg skulle från och med den 11 oktober 1924 tillsvidare och intill dess annorlunda kunde bli av Kungl. Maj:t bestämt genom järnvägsstyrelsens försorg förvaltas på enklaste och billigaste sätt utan ändring i den vid järnvägen anställda personalens

ställning samt att dittills för järnvägen gällande taxor och reglementen fortfarande skulle äga tillämpning å densamma.

Sedermera har Kungl. Maj:t den 28 november 1924 fastställt allmänna bestämmelser för av staten övertagna enskilda järnvägars förvaltning samt i sådant hänseende föreskrivit bland annat följande:

Kapitalvärdet för övertagen järnväg skall under särskild rubrik upptagas i statens järnvägars anläggningskonto; kapitalöverflyttningen från vederbörande lånefond till statens järnvägars fond skall ske över riksstaten.

Övertagen järnväg skall förvaltas på enklaste och billigaste sätt och dess ekonomi i övrigt handhavas så, att bästa möjliga ekonomiska resultat uppnås. Till möjliggörande av detta syfte skall järnvägen i tillämpliga delar förvaltas på sätt, som om den fortfarande vore enskild järnväg. Sålunda må de för enskilda järnvägar eller ifrågasvarande järnväg tidigare fastställda reglementen alltjämt tillämpas i den utsträckning och med den modifikation, som järnvägsstyrelsen prövar skälig, särskild taxa såsom för enskild järnväg tillämpas samt personalens anställnings- och löneförhållanden ordnas efter vid enskilda järnvägar av motsvarande betydelse brukliga grunder, sålunda utan ändring av den vid järnvägens övertagande anställda personalens ställning.

För övertagen järnväg skola särskilda räkenskaper föras, så att kapitalet och driftresultatet för varje sådan järnväg tydligt framträda. Det överskott eller underskott, som framgår av nämnda räkenskaper, skall dock överföras till och ingå i statens järnvägars slutredovisning. I statistiskt avseende inräknas övertagen järnväg icke i statens järnvägar utan redovisas såsom enskild järnväg.

Tillika har Kungl. Maj:t föreskrivit, att ifrågasvarande allmänna bestämmelser skulle, utan hinder av förut givna föreskrifter, gälla beträffande två av staten övertagna enskilda järnvägar, om vilka här ej är fråga, varjämte Kungl. Maj:t förklarar sig vilja eljest vid inköp av enskild järnväg för varje särskilt fall förordna, huruvida eller med vilka jämkningar berörda allmänna bestämmelser skulle äga tillämpning.

Järnvägs-
styrelsen.

I skrivelse den 7 december 1925 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om Kävlinge—Sjöbo järnvägs införlivande med statens järnvägar samt i sådant avseende anfört i huvudsak följande:

I motsats mot de enskilda banor, staten tidigare nödgats övertaga för bevakande av fordringar, stode Kävlinge—Sjöbo järnväg i omedelbar spårförbindelse med statens järnvägar. En del av banan, mellan Kävlinge och Örtofta, utgjorde en förbindelseled av viss betydelse mellan västkustbanan och södra stambanan. Styrelsen hade efter ett års förvaltning av banan kommit till den uppfattningen, att övertagande fördelar skulle vara att vinna genom densammans fullständiga inkorporering i statens järnvägar.

Överföring av tomvagnar och transport av tjänstegods mellan de båda stambanelederna över linjen Kävlinge—Örtofta medförde en vägförkortning av ej mindre än 32 kilometer. Särskilt genom tomvagnsdragningen men även genom den av praktiska skäl införda vagnemenskapen mellan statens järnvägar och ifrågasvarande järnväg kunde en viss förskjutning av relationen mellan banans inkomster och prestationer lätt äga rum. Om inkomster och utgifter för järnvägen skulle redovisas, som om den vore ett självständigt företag, kunde detta icke ske utan ett vidlyftigt avräkningsarbete angående

vagnrörelsen, vilket dock måste undvikas av kostnadsskäl. På grund härav bleve huvudsyftet med den särskilda bokföringen, nämligen att visa banans faktiska räntabilitet under statsförvaltning, i viss mån förfelat och arbetet med nämnda bokföring utan större nytta.

De ekonomiska förändringar, som omedelbart inträdde vid en enskild banas förstatligande, vore i huvudsak två, nämligen dels minskning av banans trafikinkomster genom tillämpning av statens järnvägars taxa och bortfallande av s. k. banavgifter i samtrafik och dels ökning av utgifterna på grund av högre avlöning åt personalen.

Vad anginge inkomsterna, så hade å ifrågavarande bana i lokaltrafik från och med den 1 januari 1925 i huvudsak tillämpats statens järnvägars taxa, varför vid en inkorporering inkomstminskning inträdde endast i fråga om samtrafiken. Denna inkomstminskning fölle huvudsakligen å godssamtrafiken genom bortfallande av den fastställda banavgiften, och uppskattades denna inkomstminskning till omkring 23,000 kronor, räknat efter 1924 års trafik. Emellertid syntes man genom inkorporeringen dels på grund av ökad transitotrafik och dels på grund av möjligheten att genom individuella taxenedsättningar återvinna vissa transporter från motorfordonstrafiken kunna räkna med en inkomstökning väl så stor som nyssnämnda inkomstminskning. Då även en sålunda ökad trafik lätt kunde avvecklas med samma tågantal och personal som hittills, bleve den mot inkomstökningen svarande utgiftsökningen tämligen obetydlig, och man syntes följaktligen kunna utgå från att banans inkorporering i tariffhänseende komme att medföra till och med någon förbättring av det ekonomiska resultatet.

Vidkommande utgifterna inträdde vid övertagandet av en enskild järnvägs personal i allmänhet en ökning, för såvitt samtliga tjänstemän bibehölls i förutvarande grad. Ett sådant förfaringssätt vore emellertid icke vare sig nödvändigt eller rättvist gentemot statens järnvägars förutvarande personal, då dels vid en liten järnväg en tjänsteman i viss ställning ofta hade väsentligt mindre krävande arbete än innehavaren av en lika benämnd befattning vid statens järnvägar och dels vid den lilla järnvägen den lägre lönen i viss grad ofta till en del kompensades av större utsikter till befordran. Vad som rättmätigt kunde fordras vore blott, att vederbörande tjänstemän placerades i sådan befattning, att minst samma avlöningsförmåner erhöles som de tidigare åtnjutit. Så hade redan skett med de tjänstemän vid Kävlinge—Sjöbo järnväg, vilka efter företagen omorganisation av banan överflyttats till statens järnvägar. Det mötte inga större svårigheter att finna lämplig placering i löneskalan jämväl för banans återstående personal — om man bortsåge från ett fåtal stationskarlar och banvakter — så att någon mera betydande ökning av utgifterna undginges.

Då bland banans personal icke funnes någon befattningshavare, som kunde tänkas komma i 21:a eller högre lönegrad, erfordrades med arseende på antalet intet beslut av riksdagen. Vad åter beträffade personalens löneställning efter överförandet, syntes det vara nödvändigt att erhålla riksdagens medgivande, att de tjänstemän, som överfördes, finge utan hinder av avlöningsreglementets bestämmelser inplaceras i högre löneklass än den lägsta för vederbörande lönegrad gällande, i den mån detta erfordrades, för att ej löneminskning skulle uppstå.

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, dels att Kävlinge—Sjöbo järnväg måtte i bokförings- och taxehänseende införlivas med statens järnvägar, helst från och med början av år 1926, och dels att proposition måtte avlåtas till riksdagen angående sådant medgivande beträffande tjänstemännens avlöning, som av styrelsen ifrågasatts.

Fullmäktige
i riksgälds-
kontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i yttrande den 18 december 1925 förklarar från riksgäldskontorets synpunkt intet vara att erinra mot järnvägsstyrelsens förslag, i vad det avser införlivande av Kävlinge—Sjöbo järnväg med statens järnvägar.

Ytterligare ut-
redning från
järnvägs-
styrelsen.

Kommunikationsverkens lönenämnd, vars yttrande infordrats, har med eget utlåtande den 21 januari 1926 överlämnat från järnvägsstyrelsen införskaffad ytterligare utredning beträffande den ordinarie personalens vid Kävlinge—Sjöbo järnväg ställning i löne- och pensionshänseende efter övergången till statens järnvägar. Berörda utredning innefattas dels i en styrelsens skrivelse den 15 januari 1926 till lönenämnden och dels i en inom styrelsen uppgjord förteckning över den nuvarande ordinarie personalen vid Kävlinge—Sjöbo järnväg och dess löneförmåner. Av förteckningen inhämtas bland annat, att nämnda personal uppgår till 30 personer, varav 2 banvaktsförmän, 7 banvakter, 5 stationsföreståndare, 2 kontorsbiträden, 6 stationskarlar, 1 konduktör, 2 lokomotivförare, 3 lokomotiveldare och 2 smörjare.

Järnvägsstyrelsen anför i sistnämnda skrivelse följande:

Det vore styrelsens avsikt att överföra ovan omförmälda personal till följande befattningar vid statens järnvägar, nämligen samtliga banvaktsförmän och banvakter till banvakter, en stationsföreståndare till stationsinspektor av klass 4 A och övriga stationsföreståndare till stationsmästare av klass 6, konduktören ävensom samtliga kontorsbiträden och stationskarlar till stationskarlar, lokomotivförarna till lokomotiveldare och samtliga lokomotiveldare och smörjare till vagn- och stallkarlar.

De skulle därvid inom vederbörande lönegrad placeras i en löneklass, som jämte dyrtidstillägg närmast motsvarade dem vid inkorporeringen tillkommande löneförmåner, varvid i förekommande fall personligt lönetillägg skulle tilldelas dem.

I samband med vidtagande av vissa förenklingar i driften vid järnvägen överförde styrelsen under år 1925 en banvakt och fyra stationsföreståndare till banvakt respektive kontorister vid statens järnvägar, och torde samma bestämmelser, som ansåges böra gälla vid den blivande inkorporeringen, få tillämpas med avseende på inplaceringen i löneklass även på dessa, som redan överförts, på det att de ej skulle komma i en sämre ställning än de senare överförda.

Kostnadsökningen för personalens överförande på statens järnvägars löne-
stat beräknas av järnvägsstyrelsen för närvarande till omkring 3,600 kronor per år.

Vidkommande pensionsförhållandena för omförmälda befattningshavare, vilka samtliga äro delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa, yttrar styrelsen:

Med hänsyn därtill, att flertalet av nu ifrågavarande befattningshavare uppnått en jämförelsevis hög ålder — av sammanlagt 30 hade 9 uppnått 50 och 15 uppnått 40 års ålder — ansåge styrelsen, att lagen den 4 juni 1920 om rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid kommunikationsverken icke borde på dem vinna tillämpning och att de ej heller borde vara skyldiga att inträda i statens järnvägars änke- och pupillkassa, utan borde de kvarstå i enskilda järnvägarnas pensionskassa och statens järnvägar åtaga

sig den avgiftsbetalning till nämnda kassa, som ålåge vederbörande järnvägsförvaltning. Vid avgången ur tjänst syntes de från statens järnvägar böra erhålla fyllnadspension enligt kungl. brevet den 4 juni 1920 med bestämmelser angående rätt till pension för viss personal, som vid statens övertagande av enskilda järnvägar eller bandelar övergått i statens järnvägars tjänst. Någon anledning att giva nu ifrågavarande personal en annan och fördelaktigare ställning i pensionshänseende än vad som ägt rum beträffande i nyssnämnda bestämmelser avsedd personal förelåge enligt styrelsens mening icke.

Enligt omförmälda bestämmelser, vilka godkänts av 1920 års riksdag (proposition nr 313 och riksdagens skrivelse nr 245), tillkommer rätt till pension av statens järnvägars medel, bland andra, ordinarie tjänstemän, vilka förut varit anställda vid vissa angivna och av staten övertagna enskilda järnvägar och såsom delägare kvarstå i enskilda järnvägarnas pensionskassa eller vissa andra pensionsinrättningar. Sådan befattningshavare äger att efter avskedstagandet, utöver honom från vederbörande enskilda pensionsanstalt tillkommande pension, erhålla fyllnadspension från statens järnvägar till det belopp, varmed pensionen från pensionsanstalten, till den del densamma icke kan anses täckas av de utav tjänstemannen erlagda pensionsavgifter, må understiga vad han enligt 1920 års pensionslag skulle hava uppburit i pension, därest nämnda lag varit för honom gällande och hänsyn tagits allenast till den del av tjänstepensionen, som enligt 26 § av samma lag betraktas som statspension. I fråga om skyldighet för i förenämnda bestämmelser avsedd personal att avgå från tjänsten skall, i den mån gällande pensionsreglementen m. m. ej annorledes föreskriva, i tillämpliga delar gälla stadgandena i 1920 års pensionslag.

För egen del har lönenämnden i sitt ovan berörda utlåtande under åberopande av den sålunda av lönenämnden införskaffade utredningen i ärendet anfört följande:

Kommunikationsverkens lönenämnd.

Lönenämnden hade icke funnit anledning till erinran mot det sätt, varpå järnvägsstyrelsen ansett, att avlönings- och pensionsförhållandena för här ifrågavarande personal borde ordnas vid densammas övergång till befattningar vid statens järnvägar. Lönenämnden ville särskilt framhålla, att pensionsfrågan för bemälda personal syntes böra lösas samtidigt med dennas inordnande såsom befattningshavare vid statens järnvägar a den för kommunikationsverken gällande löneskalan. Då riksdagens medgivande syntes erforderligt såväl vad anginge befattningshavarnas placering i löneklass i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag som beträffande det ifrågasatta sättet för pensionsfrågans lösning, syntes i den proposition, som kunde komma att avlätas i ärendet, förslag i båda dessa avseenden böra föreläggas riksdagen.

Lönenämnden tillstyrker därför på nu angivet sätt järnvägsstyrelsens framställning, såvitt avser ordnandet av personalens vid Kävlinge—Sjöbo järnväg löne- och pensionsförhållanden.

Statskontoret har i utlåtande den 29 januari 1926 icke funnit anledning Statskontoret.

till erinran mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna grunderna för pensionering av nyssnämnda personal.

Departements-
chefen.

Av vad ovan anförts framgår, att om Kävlinge—Sjöbo järnväg, vilken står i direkt spårförbindelse med och har samma spårvidd som statens järnvägar, på sätt föreslagits införlivades med statens järnvägar, ej blott vissa fördelar i trafikhänseende skulle vinnas utan även ett något bättre ekonomiskt resultat av banans drift skulle vara att emotse. Då berörda, av järnvägsstyrelsen föreslagna åtgärd alltså synes lämplig, lärer förslaget böra av Kungl. Maj:t bifallas. Kapitalvärdet av banan synes dock alltjämt böra bokföras under särskild rubrik i statens järnvägars anläggningskonto, då ju inkorporeringen icke minskar önskvärdheten av att framdeles äga kännedom om huru stort kapital som över riksstaten tillförts statens järnvägars fond. I sistnämnda avseende må här erinras, att Kungl. Maj:t i innevarande års statsverksproposition äskat anslag för överflyttning av ifrågavarande järnvägs kapitalvärde från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond.

Vad därefter beträffar den personal vid Kävlinge—Sjöbo järnväg, som övertagits eller skall övertagas av statens järnvägar, synes intet vara att erinra mot järnvägsstyrelsens förslag i fråga om sagda personals inplacering å löneskalan i gällande avlöningsreglemente för kommunikationsverken. Då enligt nämnda avlöningsreglemente i de fall, varom här är fråga, placering endast kan ske i lägsta löneklassen inom vederbörande lönegrad, torde riksdagens medgivande böra utverkas till placering i högre löneklass, där så erfordras för undvikande av löneminskning.

I samband härmed synes jämväl ifrågavarande personals pensionsfråga böra ordnas, och torde detta på de av järnvägsstyrelsen anförda skäl lämpligen böra ske enligt de i ovanberörda kungl. brev den 4 juni 1920 stadgade grunder.

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

dels att tjänsteman vid Kävlinge—Sjöbo järnväg, som i anledning av statens övertagande av nämnda järnväg konstituerats till ordinarie tjänsteman vid statens järnvägar, må — i den mån sådant erfordras för att han icke skall lida minskning i av honom vid övergången innehavda avlöningsförmåner — utan hinder av bestämmelserna i gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk placeras i högre löneklass inom vederbörande lönegrad än den lägsta;

dels ock att nu nämnd tjänsteman, vilken icke lämpligen kan beredas pension enligt lagen den 4 juni 1920 angående rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk, må äga åtnjuta pension enligt de i kungl. brevet den 4 juni 1920 meddelade bestämmelser angående rätt till pension för viss

personal, som vid statens övertagande av enskilda järnvägar eller bandelar övergått i statens järnvägars tjänst.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.
