

Nr 20.

Av herr **Höglund**, *angående sänkning av pensionsåldern för befattningshavare vid statens järnvägar.*

Frågan rörande pensionsåldern för de vid statens järnvägar anställda lägre befattningshavarna har under en följd av år varit synnerligen aktuell. Vid såväl Svenska järnvägsmannaförbundets som Sveriges lokomotivmannaförbunds under år 1924 avhållna ordinarie kongresser behandlades förevarande spörsmål och uppdrogs åt förbundsstyrelserna att vidtaga åtgärder i sådan riktning, att den ålder vid vilken befattningshavare vid statens järnvägar har skyldighet att avgå ur tjänsten med pension, måtte sänkas. Det förhåller sig i övrigt så, att den lägre järnvägspersonalen sedan lång tid tillbaka ansett, att den för denna personal fastställda pensionsåldern varit genomgående för hög, vilken uppfattning på olika sätt tagit sig uttryck, dels i väckta motioner vid förbundens avhållna kongresser, dels vid pensionsfrågans senaste behandling av kommunikationsverkens lönekommitté, där en stor del av kommitténs ledamöter i särskilt avgivna reservationer framhöllo olämpligheten för kommunikationsverken själva, att i tjänst bibehålla sina tjänstemän till allt för hög levnadsålder, när de vid ett tidigare stadium av sin levnad bliva otjänstbara, vilket förorsakar, att yngre personal oftast måste insättas såsom förstärkning å den arbetsplats eller tjänsteställe där en nära pensionsåldern sysselsatt tjänsteman är placerad. Denna på arbetsresultatet menligt inverkan omständighet torde i högre grad vara tillfinnandes vid i statens järnvägars tjänst anställda nära pensionsåldern befintliga tjänstemännen än vid de övriga kommunikationsverken, beroende därpå, att järnvägstjänsten till sin natur är sådan, att den vid driftstjänsten anställda personalens såväl fysiska som psykiska krafter tidigare förbrukas än hos sådan personal, vilkens uppmärksamhet och aktpågivenhet i tjänsten icke behöver tagas i anspråk på samma sätt. Denna järnvägspersonalens uppfattning har ock delats vid de tillfällen, då pensionsfrågan för denna personal av särskilt tillkallade sakkunniga eller på annat sätt behandlats. Sålunda väcktes vid 1885 års riksdag motioner såväl i första som andra kammaren avseende en sänkning av pensionsåldern för tåg- och bevakningspersonalen, ävensom stationsmästare, stationskarlsförmän och stationskarlar, samt med omförmälda befattningshavare vid ban-, maskin- och trafikavdelningarna jämnställda befattningshavare vid statens järnvägar, så att befattningshavare tillhörande omförmälda grupper måste berättigade

tigas erhålla pension efter 25 års tjänst i ordinarie anställning, dock så, att levnads- och tjänsteåren sammanräknade uppgingo till talet 80. Sedan riksdagen funnit vissa skäl tala för en åtgärd i av motionärerna påyrkad riktning, anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte täckas taga i övervägande om och i vad mån förändrade grunder för pensionering av betjäningen vid statens järnvägs- trafik kunde vara av billighet och rättvisa påkallade samt därefter till riksdagen avlåta den framställning i ämnet, vartill skäl kunde förefinnas, och remitterades ärendet till den av Kungl. Maj:t tillsatta kommittén för utredning av civilstatens pensionsinrättnings ställning och behov, vilken kommitté i avlåtet utlåtande förklarade, att statens järnvägars personal i pensionshänseende icke lämpligen borde inordnas i de bestämmelser kommittén föreslagit för det civila pensionsväsendets ordnande, och framhöll kommittén såsom skäl för denna sin intagna ståndpunkt bl. a., hurusom statens järnvägstrafik i många avseenden skilde sig från statens övriga förvaltningsgrenar, ävenså att särskilda bestämmelser vore erforderliga i avseende å avlöning och pensionering på grund av den oftast mycket utslitande tjänstgöringen för den vid statsbanorna anställda personalen. Redan före omförmälda tidpunkt hade denna fråga av statsmakterna behandlats, varvid man efter ingående prövning kom till det resultatet, att järnvägspersonalen icke lämpligen kunde eller borde likställas med övriga i statens tjänst anställda befattningshavare. I sin till 1872 års riksdag avlätna proposition angående bidrag från staten till en ifrågasatt pensionsinrättning för statens järnvägstrafik anförde Kungl. Maj:t bl. a.:

”Med undantag av verklig krigstjänst förorsakade näppeligen någon statens tjänst så talrik och så tidig otjänstbarhet som trafiktjänsten, vilket förhållande berodde dels av de icke sällan inträffade olycksfallen och dels av tjänstgöringens natur i övrigt, vilken särdeles vad anginge tågpersonalen ofta föranledde till ett mycket för tidigt försvagande av hälsa och krafter, vartill komme, att avseende å tjänstens fördel kunde bjuda avskedande av personer även i andra fall än sådana, där verklig och fullständig otjänstbarhet vore för handen. Nämnade förhållande gjorde det både önskvärt och behövt, att pensionsrätt inträdde mycket tidigare för trafikpersonalen än i allmänhet för statens övriga civila tjänstepersonal vore medgivet; och jämförelsevis tidigt inträdande pensionsrätt krävde också en jämförelsevis stor kostnad.”

Genom ovanstående av statsmakterna tidigare gjorda uttalande är sålunda konstaterat och lämnat såsom oemotsagt den av den lägre järnvägspersonalen sedan länge hävdade och framförda uppfattningen, nämligen, att järnvägstjänsten högst väsentligt skiljer sig från annan statstjänst, dels genom de ansvars- och riskmoment som med den förra tjänsten äro förbundna, dels ock arbetets enerverande och på hälsan uppslitande egenart. Vid sådant förhållande måste statens plikt att vid tidigare levnadsår befria denna personal från vidare arbete vara uppenbar, men också statens skyldighet att i görligaste mån hålla den från tjänsten entledigade befattningshavaren ekonomiskt skadeslös. Men

alldeles oavsett denna statens ekonomiska gottgörelseplikt mot en vid tämligen låg levnadsålder otjänstbar befattningshavare, måste det, enligt mitt förmenande, lika mycket och i ännu högre grad vara ett statens järnvägars eget intresse, att i tjänst icke bibehålla sin personal till allt för hög levnadsålder. Tvenne synnerligen starka realitetsskäl göra sig för denna uppfattning gällande. För det första kan konstateras, att den ordinarie tjänsteman, vilken befinner sig i omedelbar närhet av den levnadsålder, vid vilken han har skyldighet att avgå ur statens järnvägars tjänst med pension, nästan undantagslöst befinner sig i den för hans tjänst fastställda högsta löneklassen. Vid det förhållandet, att pensionsåldern generellt sänkes, så att skyldigheten att avgå ur tjänst inträffar vid uppnådda 60 levnadsår, skulle, även om, såsom rimligt och riktigt är, de vakanta befattningarna tillsattes av ordinarie personal, statens järnvägar göra en ekonomisk vinst därigenom, att den till befattningen utnämnde alltid erhåller en väsentligt lägre lön än den befattningshavare, som avgått med pension, innehade. Även om den befattningshavare som ersätter pensionären icke tilldelas den för lönegraden bestämda lägsta löneklassen, så förhåller det sig likväl så, att å billigaste ort i de lägsta lönegraderna förefinnes en löneskillnad mellan de stipulerade löneklasserna på 120 kronor pr år. Å dyraste ort är den rådande löneskillnaden mellan begynnelse- och slutlön ännu större samt uppgår i de lägsta lönegraderna till 156 kronor pr år, mellan varje löneklass. På denna löneskillnad utgår därjämte dyrtidstillägg, vadan en icke så oväsentlig besparing skulle kunna åstadkommas därigenom att pensionsåldern sänkes och yngre med för denna personal fastställd lägre avlöning ersätter de avgående befattningshavarna. För det andra förtjänar framhållas och påpekas såsom ett ytterligare realitetsskäl för sänkning av pensionsåldern, att tjänsteman som uppnått 40 levnadsår jämlikt gällande avlöningsreglemente är berättigad till 30 avdragsfria semesterdagar, under det tjänsteman, vars levnadsålder understiger det ovan angivna, endast åtnjuter semester under 20 dagar. En sänkning av pensionsåldern skulle sålunda medföra, att antalet av de befattningshavare, vilka ägde erhålla det högre antalet semesterdagar, komme att bliva mindre, vilket i sin tur måste hava till följd en mindre reservpersonal. För det tredje torde en uppenbar vinst för statens järnvägar vara att påräkna därigenom, att arbetsförmågan hos den yngre personalen, som skulle ersätta med pension avgångna befattningshavare, måste vara större. Erfarenheten har tillfullo ådagalagt, hurusom det icke sällan inträffar, att särskilda åtgärder måste vidtagas för att avlasta en del av de ålderstigna befattningshavarnas arbetsbörd genom att tillsätta ännu en tjänsteman för att arbetet nöjaktigt skall kunna utföras.

Sistnämnda förhållande har på personalen gjort ett sådant intryck, att den gång efter annan framställt krav om pensionsålderns sänkning. Dessa krav hava naturligen blivit ännu starkare när det under senast förflutna tidsperiod kunnat konstateras, hurusom den yngre mera kraftiga och arbetsdugliga personalen avskedas från sina vid statens järnvägar innehavda icke ordinarie be-

fattningar, under det att ålderstigna mindre arbetsdugliga kamrater bibehållits i tjänst. Inför de svårigheter, som under nuvarande förhållanden måste vara tillfinnandes för alla de avskedade icke ordinarie befattningshavarna, att er hålla annat arbete, har den frågan oupphörligen diskuterats, huruvida icke några åtgärder kunde och borde vidtagas för att neutralisera verkningarna av de massavskedanden, som till följd av trafikrörelsens tillbakagång av vederbörande järnvägsmyndigheter ansetts såsom ofrånkomliga. Då från år 1919 till år 1922 statens järnvägar torde hava entledigat omkring 12,000 icke ordinarie befattningshavare, framstår härav klart räckvidden av statens egna åtgärder till ökandet av den arbetslöshet som varit och allt fortfarande är rådande i hela vårt land. Ett stort antal av statens järnvägars avskedade personal befinner sig nämligen för närvarande och sedan lång tid tillbaka arbetslös eller i vart fall inrangerad i den kategori av svenska medborgare, för vilka staten och kommunerna måste anslå medel antingen för att bereda nödhjulsarbete eller arbetslöshetsunderstöd. Då staten sålunda måste anvisa högst betydande belopp till arbetslöshetens bekämpande och bland de arbetslösa jämväl befinna sig personer, som tidigare innehaft anställning vid Sveriges statsbanor, synes det mig vara en billig begäran, att statsmakterna även på andra sätt vidtaga åtgärder till arbetslöshetens bekämpande, främst därigenom, att staten i görligaste mån nedbringar de arbetslösas antal. En sådan åtgärd synes mig vara möjlig genom ett sänkande av den såsom för hög redan tidigare ansedda pensionsåldern för den vid statens järnvägar anställda personalen, emedan detta till dels skulle överflödiggöra, att ett så stort antal personal avskedades, dels att statens järnvägar kunde i tjänst bibehålla den yngre och mera arbetsdugliga personalen, dels ock att nu av staten och kommunerna påvilande arbetslöshetsunderstödsplikt lättades. En mera jämn fördelning av det förefintliga arbetet borde, synes det mig, statens järnvägar eftersträva för i dess tjänst anställda arbetare och tjänstemän, och om än det målet icke kan fullständigt vinnas genom sänkande av pensionsåldern till 60 år för flertalet av de anställda och till ännu lägre levnadsår för en del grupper, som redan nu har en lägre pensionsålder, måste dock en dylik åtgärd vara ett steg i rätt riktning. En lägre pensionsålder måste sålunda vara att anse såsom en åtgärd av i högsta grad samhällsgagnande natur, icke minst under nu rådande arbetslöshetstid.

Mot den motivering för en sänkning av pensionsåldern, som av mig här anförts, torde visserligen en hel del invändningar komma att göras, och främst den som avser de ekonomiska uppoffringar staten måste påtaga sig för varje levnadsår som den nuvarande pensionsåldern sänkes, men då frågan här givetvis måste ingående undersökas och utredas, kunna givetvis de anförda skälen för och emot en sänkt pensionsålder nogt vägas mot varandra, och ur en sådan undersökning utkristalliseras vad som kan både vara rimligt och riktigt ur personalsynpunkt, ävensom statens ekonomiska förhållande till en dylik åtgärd.

Med stöd av det sålunda anförda får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta skrivelse till Kungl. Maj:t med hemställan om utredning och förslag i syfte att åstadkomma en sänkning av pensionsåldern för vid statens järnvägar anställda befattningshavare samt för riksdagen snarast framlägga de förslag, vartill en dylik utredning kan giva anledning.

Stockholm den 15 januari 1927.

C. W. O. Höglund.
