

Nr 202.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förtidspension och avskedersättning åt vissa tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader; given Stockholms slott den 7 mars 1930.

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.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1930.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDAVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Departementschefen, statsrådet Borell anför:

Jag anhåller nu att få underställa Kungl. Maj:ts prövning uppkommen fråga om beviljande av förtidspension och avskedersättning åt vissa tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader.

Inledningsvis torde jag därvid få erinra om att den personal, som handhar den statliga järnvägsbyggnadsverksamheten — med undantag för viss personal

å järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå — icke innehar ordinarie anställning. Den vid statens järnvägsbyggnader sysselsatta tjänstemannapersonalen är med hänsyn till anställningsförhållandena uppdelad på tre kategorier, nämligen fast anställd personal, extra personal och tillfällig personal.

De fast anställda, vilka utgöra det övervägande antalet, äro anställda med en ömsesidig uppsägningstid av tre månader och åtnjuta avlöning m. m. enligt i allt väsentligt samma grunder, som den ordinarie personalen vid statens järnvägar i motsvarande befattningar; de äro delaktiga i statens järnvägars pensionskassa för pensionering av icke ordinarie personal och i sådan egenskap berättigade till en på egna avgifter och statsbidrag grundad tjänstepension. Rätt till pension — till storleken beroende av antal tjänstår och anledningen till avgången ur tjänst — inträder *dels* vid uppnådd pensionsålder med förutsättning av minst 10 tjänstår, *dels* vid entledigande till följd av olycksfall i tjänsten eller på grund av annan kroppsskada m. m. eller på grund av minskad arbetsförmåga. Avgång ur tjänsten i andra fall än de nu nämnda medför som regel förlust av pensionsrätt från kassan; de av vederbörande tjänsteman — och i vissa fall även de av järnvägsstyrelsen — erlagda pensionsavgifterna tillgodoräknas emellertid tjänstemannen för beredande av pension enligt lagen om allmän pensionsförsäkring.

Den extra personalen är anställd med en ömsesidig uppsägningstid av en månad och åtnjuter avlöning m. m. enligt i huvudsak samma grunder som den extra ordinarie personalen vid statens järnvägar men är icke berättigad till pension.

De tillfälligt anställda åtnjuta avlöning, som bestämmes av den myndighet, som antagit dem, och äro givetvis icke pensionsberättigade.

Tidigare har i regel den principen tillämpats, att en såsom extra anställd tjänsteman efter två å tre års anställning befordrats till fast anställd. Alltsedan ett tiotal år tillbaka har emellertid, med hänsyn till den ovisshet som rätt rörande den blivande omfattningen av nybyggnadsarbetena, någon dylik befordran icke ägt rum.

I *skrivelse den 28 november 1928* anförde *järnvägsstyrelsen*, att statens järnvägsbyggnaders verksamhet, såvitt då kunde bedömas, komme att inom ett fåtal år helt och hållet upphöra eller åtminstone i mycket väsentlig grad inskränkas. De under byggnad varande nya statsbanorna samt pågående större om- och nybyggnader vid de trafikerade banorna komme nämligen successivt att fullbordas inom tre å fyra år och även med hänsyn tagen till det av 1928 års riksdag fattade beslutet angående viss fortsättning av banbyggnaderna i Norrland vore det att förutse, att byggnadsverksamheten hädanefter bleve jämförelsevis litet omfattande.

Den vid statens järnvägsbyggnader anställda tjänstemannapersonalen komme, yttrade styrelsen vidare, på grund av nämnda omständigheter att successivt inom de närmaste åren bliva till väsentlig del obehövlig. Den minskning i verksamhetens omfattning, som redan ägt rum, hade föranlett järnvägsstyrelsen att i därav betingad grad minska tjänstemannapersonalen. I vad mån detta skett framginge av efterföljande sammanställning, utvisande medelta-

let av vid statens järnvägsbyggnader under vart och ett av åren 1920—1927 anställda tjänstemän, nämligen:

År	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
antal	305	286	262	246	227	203	170	154

Av de tjänstemän, som sålunda redan lämnat statens järnvägsbyggnaders tjänst, hade en del självmant avgått, sedan de lyckats skaffa sig anställning i enskild tjänst. Ett mindre antal hade kunnat överflyttas till lediga befattningar vid de trafikerade statsbanorna eller avlidit eller ock avgått med pension efter uppnådd pensionsålder, under det att en del av tjänstemännen måst entledigas. De tjänstemän, som dittills lämnat statens järnvägsbyggnader utan att vara pensionsberättigade, hade företrädesvis varit till tjänst- och levnadsår yngre personer, varav följden blivit, att den återstående personalen utgjordes av tjänstemän med jämförelsevis stort antal tjänstår, såsom framginge av följande tablå:

Tekniska och kamerala tjänstemän, anställda vid statens järnvägsbyggnader i november 1928, fördelade efter tjänstålder.

Tjänstemannakategorier	A n t a l t j ä n s t å r				
	10—14	15—19	20—24	25—29	30 och däröver
<i>Tekniska tjänstemän:</i>					
Ingenjörer och ritare	13	10	5	7	2
Verkmästare, maskinister, reparatörer, schaktmästare och utsättare	12	15	9	4	3
Summa	25	25	14	11	5
<i>Kamerala tjänstemän:</i>					
Kamrerare, bokhållare och kontors-skrivare	9	1	1	1	1
Förråds-mästare och kontorister . .	9	17	4	—	—
Summa	18	18	5	1	1
Samtliga	43	43	19	12	6

Av de i denna tablå, varuti icke innefattades tjänstemän med endast tillfällig anställning, avsedda befattningshavarna vore 101 fast anställda, varemot de återstående 22 vore extra.

Med hänvisning till sålunda anförda förhållanden yttrade styrelsen härefter huvudsakligen följande:

Då av tjänstemännen vid statens järnvägsbyggnader ej mindre än 90 stycken eller $\frac{3}{4}$ av samtliga då anställda redan vore över 40 år och sålunda uppnått en levnadsålder, vid vilken det även under normala förhållanden vore svårt att erhålla ny anställning i den öppna arbetsmarknaden, och då därtill komme, att deras praktiska utbildning och verksamhet varit förlagd till järnvägsbyggnadsfacket, inom vilket lågkonjunktur vore rådande sedan flera år tillbaka, syntes det för de flesta av dem bliva ytterst svårt och för de äldsta säkerligen omöjligt att kunna skaffa sig annan anställning. Styrelsen komme givetvis såsom dittills att från fall till fall pröva möjligheten av att överflytta tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader till eventuellt ledig befattning vid statens trafikerade banor, men med den goda personaltillgången vid de trafikerade

statsbanorna måste utsikterna till en sådan överflyttning anses vara ytterst ringa.

Vid sålunda anförda förhållanden ansåge styrelsen billigheten kräva, att staten på lämpligt sätt trädde hjälpsamt emellan i den svåra situation, som onekligen uppstode för de flesta av statens järnvägsbyggnaders tjänstemän, i den mån de komme att entledigas.

Den enda åtgärd, som styrelsen ansåge sig kunna föreslå, vore att de tjänstemän, som vid tiden för entledigandet innehade ett visst större antal tjänstår och uppnått en högre ålder, vid avgången tillerkändes *förtidspension*.

Huru önskvärdt det än vore att kunna lämna bidrag i någon form till *alla* de tjänstemän, som måste entledigas eller åtminstone till dem, som hade ett relativt stort antal tjänstår, ansåge sig styrelsen dock icke kunna ifrågasätta förtidspensionering för andra än de tjänstemän, som vid avgången hade *minst 20 tjänstår*.

Rörande de olika tillvägagångssätt, som vid denna pensionering kunde tänkas, anförde styrelsen i huvudsak:

Den av styrelsen ifrågasatta förtidspensioneringen hade styrelsen tänkt sig kunna genomföras efter tre olika linjer benämnda alternativ I, II och III. Av dessa förslag ansåge styrelsen alternativ II eller III böra ifrågakomma endast om alternativ I av principiella eller andra skäl icke ansåges möjligt genomföra. Alternativ III vore att föredraga framför alternativ II.

Förtidspensionering enligt *alternativ I*, vilken beräknats komma att omfatta 34 tjänstemän, skulle innebära, att tjänsteman, som vid avgångstillfället kunde räkna minst 20 tjänstår och därjämte uppnått en levnadsålder av minst 45 år, redan vid avgången skulle tillerkännas den pension — i detta sammanhang kallad *full pension* — han skulle erhållit, därest han kvarstått i tjänst intill dess han uppnått i gällande pensionsreglemente fastställd ordinarie pensionsålder.

Alternativ II och III, vilka antagits komma att beröra 37 tjänstemän, skilde sig från alternativ I *dels* därutinnan, att för erhållande av pension visserligen skulle erfordras minst 20 tjänstår men däremot icke krävas någon viss minsta levnadsålder, *dels* däri, att vid avgången tjänsteman skulle tillerkännas *avkortad pension*, d. v. s. en pension svarande mot vid avgångstillfället innehavda tjänst- och avgiftsår.

Skillnaden mellan alternativ II och III vore att enligt det förra den avkortade pensionen skulle oförändrad utgå till tjänstemannen så länge han levde, varvid han således skulle utträda ur pensionskassan i och med entledigandet och därefter följaktligen icke betala några avgifter, under det att tjänstemannen enligt alternativ III skulle medgivas att även efter entledigandet kvarstå i kassan, till vilken också stadgade avgifter fortfarande skulle betalas. Den avkortade pensionen skulle då utgå intill dess tjänstemannen uppnått fastställd ordinarie pensionsålder, varefter han skulle uppbära full pension i likhet med alternativ I.

Styrelsen ansåge alternativ III hava företräde framför alternativ II av det skälet, att det måste anses med rättvisa och billighet överensstämmande, att en tjänsteman, som varit anställd i statens järnvägars tjänst under så lång tid som 20 år eller däröver samt på grund av arbetenas minskade omfattning nödtvunget entledigades vid en ålder, då det säkerligen bleve mycket svårt för honom att erhålla någon anställning utom verket, icke därmed också skulle lida minskning i de pensionsförmåner, han efter så lång tjänstetid ansett sig kunna under normala förhållanden räkna på.

Beträffande *kostnaderna* för förtidspensioneringen anförde järnvägsstyrelsen bland annat följande:

Någon exakt beräkning av kostnaderna kunde givetvis icke göras, enär dessa vore beroende av den tidpunkt, då respektive tjänstemän komme att entledigas. Ett uttryck för den approximativa och högsta kostnad, förtidspensioneringen skulle medföra, kunde man dock få genom att beräkna sammanlagda kapitalvärdet av pensionsbeloppen vid de olika tidpunkter då entledigandet skedde.

Enligt verkställda försäkringstekniska beräkningar, därvid det av 1926 års pensionsutredning med yttrande den 29 juni 1927 avgivna förslaget till ny pensionslag för kommunikationsverken m. m. förutsatts vara i kraft, skulle de merkostnader, som verket komme att åsamkas genom förtidspensioneringen, kapitaliserade per den 1 januari 1930, ställa sig på följande sätt, varvid räknats med att Pajalabanan icke komme till utförande:

	Alt. I	Alt. II	Alt. III
kronor . . .	765,000	546,300	643,900

Fördelades kostnaderna på det antal år, under vilket förtidspensioneringen beräknades pågå eller ungefär 20 år, utgjorde årskostnaden i medeltal:

	Alt. I	Alt. II	Alt. III
kronor . . .	56,300	40,200	47,300

Beträffande täckningen av de med förtidspensioneringen förenade kostnaderna anförde styrelsen, att dessa givetvis icke borde få belasta pensionskassan utan att styrelsen med hänsyn till årskostnadens jämförelsevis ringa storlek funne denna kunna bestridas med medel upptagna i statens järnvägars kostnadsstat, på sätt som skedde med övriga kostnader för pensionering av statens järnvägars icke-ordinarie personal.

Järnvägsstyrelsen hemställde i förevarande skrivelse, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva, att fast anställda tjänstemän vid järnvägsbyggnaderna, vilka på grund av successivt minskad omfattning av statens järnvägsbyggnadsverksamhet bleve utan egen ansökan entledigade före uppnådd pensionsålder, måtte komma i åtnjutande av förtidspension enligt det såsom alternativ I betecknade förslaget eller, därest detta icke kunde bifallas, enligt alternativ III, eventuellt i sista hand alternativ II.

Vid ärendets behandling inom styrelsen uttalades *skiljaktig mening* av en ledamot, som ansåg alternativ II böra förordas framför alternativ III, enär sistnämnda alternativ skulle innebära, att jämväl tjänstår för tiden efter entledigandet ur statens järnvägars tjänst finge tillgodoräknas för bestämmande av den slutgiltiga pensionen, vilket vore stridande mot grunderna för pensionering i allmänhet.

Järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag remitterades till *statskontoret*, som i *utlåtande den 26 januari 1929* yttrade sig över detsamma. Ämbetsverket erinrade därvid till en början om den förmån i form av *förtidspension*, som i samband med 1925 års omorganisation av försvarsväsendet tillerkändes övertaliga civila löntagare vid armén och marinen. Enligt de därutinnan fastställda reglerna hade förtidspension utgått till löntagare, som vid avgången uppnått en levnadsålder av 50 år och tillika hade en sammanlagd anställningstid av 15 eller, beträffande vissa anställningshavare, 20 år.* I anslutning härtill yttra-

de statskontoret beträffande de av järnvägsstyrelsen föreslagna villkoren för förtidspension följande:

Vid övervägande av järnvägsstyrelsens förslag syntes det angeläget att undersöka, huruvida tillräckliga skäl kunde anses föreligga för de föreslagna förutsättningarna i den mån de avveke från vad som medgivits för övertaliga löntagare vid försvarsväsendet. Vad därvid först beträffade den levnadsåldern, som vederbörande skulle hava uppnått för att ifrågakomma till förtidspension, hade styrelsen föreslagit, att gränsen skulle sättas vid 45 år, eventuellt ännu tidigare. Då det här gällde fast anställda tjänstemän med delaktighet i statens järnvägars pensionskassa för pensionering av icke ordinarie personal, till vilken kassa dessa tjänstemän erlagt avgifter alltifrån kassans upprättande med ingången av år 1918, samt härtill komme, att dessa tjänstemän, vilka helt ägnat sig åt verksamhet vid järnvägsbyggandet, under nuvarande lågkonjunktur på detta verksamhetsområde icke syntes hava någon utsikt att vid överskriden levnadsålder av 45 år erhålla likartad anställning, ville det synas statskontoret, som om det icke vore något att erinra mot att åldersgränsen för erhållande av förtidspension beträffande dessa tjänstemän sattes så lågt som till 45 år.

Vad därefter beträffade järnvägsstyrelsens förslag att för erhållande av förtidspension tillika skulle uppställas villkor om minst 20 tjänstår, syntes mot detta förslag, vilket överensstämde med vad som rörande förtidspensioneringen för övertalig civil personal vid försvarsväsendet bestämts i fråga om dem bland nämnda personal, som varit att hänföra till tjänstemän, intet vara att erinra.

Med avseende å de av järnvägsstyrelsen ifrågasatta grunderna för förtidspensionens bestämmande anförde statskontoret huvudsakligen följande:

När järnvägsstyrelsen enligt alternativ I förordade, att tjänsteman skulle vid avgången bekomma samma pension, som han skulle hava erhållit, därest han kvarstått i tjänst intill uppnådd pensionsålder, överensstämde detta förslag med innebörden av vad som bestämts rörande förtidspension för verkmästare och mästare m. fl. löntagare vid armén och marinen; och vid sådant förhållande ville statskontoret icke motsätta sig att alternativ I lades till grund för framställning till riksdagen i ämnet. Skulle emellertid någon modifikation av detta alternativ anses nödig, syntes denna lämpligen böra åstadkommas på följande sätt. Enligt reglementet för pensionskassan skildes mellan statspension och avgiftspension; och för sådana delägare, om vilka nu vore fråga, utgjorde statspensionen $\frac{2}{3}$ av det för vederbörande gällande pensionsunderlaget, medan återstoden utgjorde avgiftspension. Med hänsyn till anledningen till entledigandet av ifrågavarande personal ville det synas billigt, att en var tillgodoräknades den tid, som återstode till uppnådd pensionsålder, och alltså vid entledigandet erhöle i pension så mycket av $\frac{2}{3}$ av pensionsunderlaget, som motsvarade intjänta år jämte sålunda tillgodoräknade år. Efter entledigandet borde tjänstemannen kvarstå i kassan med rätt att vid uppnådd pensionsålder tillträda avgiftspension.

Med anledning av en utav vissa personalsammanslutningar hos Kungl. Maj:t gjord, till statskontoret jämväl remitterad framställning om vidtagande av åtgärder för att sådana övertaliga tjänstemän vid järnvägsbyggnaderna, vilka icke enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle erhålla förtidspension, måtte komma i åtnjutande av *avskedersättning* i likhet med vad som ägt rum beträffande viss övertalig personal vid försvarsväsendet, upptog statskontoret i förevarande

utlåtande även sistnämnda fråga till behandling. Ämbetsverket erinrade därvid, att i samband med försvarsväsendets omorganisation löntagare, som icke fyllde villkoren för erhållande av förtidspension men som uppnått 25 års ålder och innehade minst 4 tjänstår, erhållit avskedsersättning med belopp, motsvarande en månads arbetsförtjänst för varje helt års anställning i statstjänst intill 15 år samt två månaders arbetsförtjänst för varje helt års anställning därutöver, dock att avskedsersättning icke utgått med högre belopp än vissa för olika befattningshavggrupper fastställda maximisummor, högst 10,000 kronor och lägst 6,000 kronor för manliga löntagare. Under hänvisning härtill anförde statskontoret följande:

Såvitt statskontoret kunde finna, syntes billighetsskäl tala för att åtminstone de fast anställda tjänstemän, som vid entledigandet från statens järnvägsbyggnader räknade minst 10 år i statens tjänst och uppnått en levnadsålder av minst 30 år men icke bleve berättigade till förtidspension, erhöles avskedsersättning av trafikmedel enligt liknande beräkningsgrunder, som i sådant avseende kommit i tillämpning beträffande försvarsväsendets personal. De närmare detaljerna — bland annat rörande frågan, huruvida några maximibelopp borde för avskedsersättningen fastställas — syntes få bero på närmare utredning.

Till följd av remiss avgav *järnvägsstyrelsen* förnyat utlåtande i ärendet den 6 februari 1929. I fråga om grunderna för *förtidspension* förklarade sig styrelsen därvid godtaga den av statskontoret ifrågasatta modifikationen i styrelsens förslag, för den händelse sådan modifikation av något skäl ansåges nödig.

Med avseende å förslaget om *avskedsersättning* till vissa befattningshavare anförde styrelsen bland annat följande:

Tjänstemannaföreningarna framhölle, hurusom de tjänstemän, vilka vid entledigandet icke innehade det antal tjänst- och levnadsår, som enligt styrelsens förslag skulle erfordras för förtidspension, icke skulle erhålla någon ersättning alls, vare sig de vore fast anställda eller extra, oaktat svårigheterna för dem att erhålla annan anställning vore lika stora som för dem, vilka efter uppnådda 20 tjänstår skulle bliva berättigade till förtidspension.

Styrelsen ville för sin del livligt vitsorda, att under rådande förhållanden svårigheterna att skaffa sig annan anställning jämväl för nu ifrågavarande personalgrupp i regel syntes bliva stora, även om desamma likvisst måste anses mindre ju yngre tjänstemannen vore. Givetvis kunde det icke förnekas, att det skulle ligga en viss orättvisa uti att sätta en bestämd gräns vid minst 20 tjänstår för rätt till förtidspension, under det att ingen ersättning alls skulle utgå till den, som icke uppnått denna tjänstålder, men styrelsen hade icke trott sig med utsikt till framgång för förslaget kunna föreslå ersättning i vidare mån än som gjorts i skrivelsen den 28 november 1928. Skulle emellertid Kungl. Maj:t anse sig kunna och böra föreslå riksdagen att medgiva avskedsersättning på sätt statskontoret ifrågasatt, så skulle järnvägsstyrelsen hälsa detta med tillfredsställelse. Dock syntes det styrelsen, som om i sådant fall denna förmån borde tillkomma icke endast den fast anställda personalen utan jämväl den, som hade extra anställning. Alltsedan ett tiotal år tillbaka hade nämligen någon befordran av tjänsteman från extra till fast anställning icke ägt rum. Följden hade blivit att de extra tjänstemän, som anställdes först omkring år 1918, icke blivit befordrade till fast anställda, oaktat de hade en tjänstetid såsom extra av minst 11 och i medeltal 13 år.

Beträffande grunderna för avskedsersättning samt den ekonomiska innebörden av förslaget om denna förmån anförde styrelsen huvudsakligen följande:

Enligt kungörelsen den 15 januari 1926 (nr 10) angående bland annat avskedsersättning åt vissa övertaliga civila löntagare vid armén och marinen, vore den personal, som avsåges i kungörelsen, uppdelad i tre grupper. För den lägsta gruppen, III, omfattande huvudsakligen daglönare, eldare m. fl., vore fastställt ett maximibelopp för avskedsersättningen av 6,000 kronor för manliga löntagare, för grupp II, omfattande förmän, verkstadsföreståndare m. fl., utgjorde maximibeloppet 6,800 kronor för manliga löntagare och för den högsta gruppen, I, omfattande verkmästare och mästare ävensom med dessa jämställda löntagare, vore maximibeloppet fixerat till 10,000 kronor. Av de tjänstemän vid järnvägsbyggnaderna, som ifrågasattes till avskedsersättning, kunde icke några räknas till grupp III. Till grupp II ansågo styrelsen böra hänföras schaktmästare, förrådsmästare, utsättare, reparatör, maskinist samt kontorist. Till grupp I skulle hänföras ritare och kontorsskrivare, vilka i lönehänseende vore närmast jämställda med verkmästare och mästare vid armén och marinen. Emellertid finnes vid statens järnvägsbyggnader bland dem, som kunde ifrågakomma till avskedsersättning, även ett antal tjänstemän i högre lönegrupper än som motsvarades av nyssnämnda grupp I, nämligen underingenjör, biträdande ingenjör och sektionsingenjör. Det syntes därför rimligt, att för dessa sistnämnda tjänstemän maximibeloppet sattes proportionsvis högre än det för grupp I i kungörelsen fastställda. Styrelsen ville ifrågasätta, att följande maximibelopp måtte tillämpas, nämligen för underingenjör 12,000 kronor, biträdande ingenjör 14,000 kronor och sektionsingenjör 16,000 kronor.

Att lämna en mera exakt uppgift på vilka belopp, som skulle komma att utgå i form av avskedsersättning under de närmaste åren låte sig icke göra, då detta bleve beroende på, i vad mån personalen måste entledigas under olika år, vilket i sin tur berodde på storleken av årliga byggnadsanslag. Vid approximativ uppskattning av den personal, som under åren till och med 1932 skulle komma att entledigas under förutsättning att efter denna tid byggnadsarbetena skulle komma att bedrivas endast å inlandsbanan, hade emellertid befunnits, att av den fast anställda personal, som icke vore berättigad till förtidspension, skulle entledigas 1 sektionsingenjör, 3 biträdande ingenjörer, 2 underingenjörer och 2 tjänstemän, tillhörande kungörelsens grupp I, samt 23 tjänstemän i grupp II eller tillsammans 31 tjänstemän. Av de extra tjänstemännen skulle entledigas 1 underingenjör, 7 tjänstemän i grupp I och 7 i grupp II eller tillsammans 15 tjänstemän.

Med tillämpning av ifrågasatta maximibelopp för vissa tjänstemän i högre lönegrupper än grupp I men i övrigt med iakttagande av bestämmelserna i förenämnda kungörelse skulle kostnaderna för avskedsersättningar komma att under olika år uppgå till approximativt följande belopp i avrundade tal:

År	Fast anställda tjänstemän	Extra tjänstemän	Summa
1930	42,000	12,000	54,000
1931	88,000	32,000	120,000
1932	85,000	30,000	115,000
1933	50,000	8,000	58,000
1934	10,000	3,000	13,000
Summa kronor	275,000	85,000	360,000

I anslutning till det anförda tillstyrkte järnvägsstyrelsen, att de tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader, som under de närmaste åren bleve utan egen

ansökan entledigade på grund av byggnadsarbetenas minskade omfattning och vilka vid entledigandet icke vore berättigade till förtidspension men som uppnått minst 30 levnadsår och hade minst 10 års anställningstid i statens tjänst, finge tilldelas avskedsersättning i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, som fastställts i kungörelsen den 15 januari 1926 (nr 10), med de modifierationer och tillägg, som styrelsen föreslagit.

Kostnaderna för bestridande av här ifrågavarande avskedsersättning fann styrelsen böra täckas på sätt, som ifrågasatts beträffande förtidspensioneringen.

Ärendet föredrogs i statsrådet den 26 april 1929. Därvid fann *Kungl. Maj:t* vad i ärendet förekommit ej föranleda vidare yttrande än att, då det icke lämpligen borde ifrågakomma att för nu ifrågavarande pensionsfrågors lösning meddela generella bestämmelser utan dessa borde behandlas från fall till fall, varvid i huvudsak järnvägsstyrelsens förenämnda förslag med av statskontoret ifrågasatt modifieration syntes kunna läggas till grund, järnvägsstyrelsen hade att i god tid före 1929 års utgång till *Kungl. Maj:t* inkomma med de särskilda framställningar om förtidspensionering av befattningshavare vid statens järnvägsbyggnader, vartill styrelsen i överensstämmelse härmed eller eljest kunde finna anledning. Tillika föreskrevs, att det skulle ankomma på järnvägsstyrelsen att i avvaktan å prövningen av de framställningar, som styrelsen sålunda kunde komma att göra, om möjligt bereda fortsatt anställning åt därav berörd personal samt att beträffande övrig övertalig personal vid statens järnvägsbyggnader verka för att — där ej fortsatt anställning vid statens järnvägar kunde beredas — densamma såvitt möjligt kunde vinna utkomst i andra statens verk eller annorledes.

I *skrivelse den 27 september 1929* har *järnvägsstyrelsen* framlagt nytt förslag i ämnet. Beträffande det i *Kungl. Maj:ts* nyssnämnda beslut den 26 april 1929 innefattade uttalandet, att för ifrågavarande pensionsfrågors lösning generella bestämmelser ej borde ifrågakomma utan att desamma borde behandlas från fall till fall, har styrelsen därvid anfört, att styrelsen fattat denna anmodan så att, i den mån det kunde förutses, att vissa av de nu anställda tjänstemännen under en närmare framtid måste entledigas på grund av successiv minskning av arbetena, styrelsen då hade att göra framställning individuellt för de särskilda tjänstemännen angående förtidspension eller eventuellt annan ersättning, som styrelsen ansåge skäligen böra tillerkännas dem. Det syntes därvid vara lämpligt att den framställning, som vore avsedd att föreläggas ett års riksdag, finge omfatta sådana tjänstemän, som beräknades behöva entledigas under den tid, som förflöte intill dess att ny framställning i liknande syfte kunde komma att göras till riksdagen ett följande år. Den framställning, som styrelsen nu gjorde och som avsåges att föreläggas 1930 års riksdag, omfattade således tjänstemän, som behövde entledigas under tiden intill dess att riksdagen år 1931 hunnit behandla eventuellt inkommen ny framställning angående tjänstemän, som därefter beräknades bliva entledigade. I anslutning härtill upptog styrelsens förevarande framställning tjänstemän, som beräknades avgå före den 1 juli 1931.

Under framhållande, att styrelsen fortfarande funne synnerligen starka bilighetsskäl tala för att nu omhandlade tjänstemän vid sitt ofrivilliga entledigande erhöles förtidspension respektive avskedsersättning i överensstämmelse med vad styrelsen tidigare förordadt, har styrelsen i sådant avseende framlagt förslag i två vid skrivelsen fogade tablåer, betecknade tablå 1 och tablå 2. I tablå 1 hava upptagits 27 tjänstemän, vilka föreslagits till förtidspension, och tablå 2 upptager 40 tjänstemän, vilka skulle tillerkännas avskedsersättning. Tablåerna angiva vederbörandes levnadsålder och anställningsdata m. m. samt storleken av de pensions- respektive ersättningsbelopp, som enligt olika alternativa förslag skulle tilldelas vederbörande.

Innebörden av de olika alternativen framgår av vad jag längre fram kommer att anföra beträffande vissa särskilda pensioneringsfall; i övrigt tillåter jag mig för korthetens skull att härutinnan hänvisa till handlingarna i ärendet.

Vidkommande *tablå 1*, avseende förtidspensioner, samt grunderna för beräkning av de däri upptagna beloppen har styrelsen anfört följande:

Tablåen upptoge fyra alternativa belopp, A^1 och A^2 samt B^1 och B^2 , vilka skilde sig från varandra i följande hänseenden.

Under det att med B betecknade pensionsbelopp hänförde sig till styrelsens tidigare jämväl av statskontoret förordade förslag, alternativ I , nämligen att till sådan pension berättigad tjänsteman redan vid entledigandet erhöles full pension, så utgjorde de med A betecknade beloppen de pensioner, som skulle utgå vid tillämpning av den modifikation av alternativ I , som statskontoret ansett sig böra giva anvisning på.

Skillnaden åter mellan de med indextalen 1 och 2 betecknade pensionsbeloppen framginge av följande:

Enligt gällande pensionsreglemente för bland andra fast anställda tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader inträdde rätten till full pension först vid uppnådda 35 tjänstår; vid tjänstetid kortare än 35 år toges endast med i räkningen *hela* tjänstår, och pensionen minskades efter vissa bestämda procental med så ogynnsam verkan, att tjänsteman med t. ex. 30 års anställning endast erhöles 75 % av fulla pensionsbeloppet. Enligt 1926 års pensionsutredningsförslag åter skulle full pension erhållas efter 30 år och minskning i pensionsbeloppet vid kortare tjänstetid ske med $\frac{1}{120}$ för varje full fjärdedel av år, varmed antalet tjänstår understeg 30. Vidare vore att märka, att enligt gällande pensionsreglemente tjänsteman icke finge räkna avgiftspension för längre tid tillbaka än från den 1 januari 1918, då reglementet trätt i kraft, under det att 1926 års pensionsutredning i övergångsbestämmelserna föreslagit, att tjänsteman skulle få jämväl tillgodoräkna sig halva antalet tjänstår, som tjänstemannen intjänat efter det han fyllt 30 år och intill dess avgiftsplikt för honom inträtt. I sin framställning den 28 november 1928 hade styrelsen angivit, att vid de approximativa beräkningarna beträffande kostnaderna för förtidspensioneringen förutsatts, att det av 1926 års pensionsutredning avgivna förslaget till pensionslag för kommunikationsverken skulle hava trätt i kraft, varigenom vissa för de icke ordinarie befattningshavarna ogynnsamma pensionsbestämmelser skulle hava varit förändrade till det bättre. Ehuru väl sådant ikraftträdande ännu icke ägt rum, men det torde kunna antagas, att detta förslag eller i alla fall något liknande bleve genomfört under närmaste framtid, hade styrelsen ansett, att även i det nu avgivna förslaget alternativt borde räknas med de pensionsbelopp, som skulle framkommit, om nämnda förslag re-

dan varit gällande. Av nu ifrågavarande indextal hänförde sig således 1 till nu gällande pensionsreglemente och 2 till 1926 års pensionsutrednings förslag.

Vidkommande frågan, efter vilket av de i tablåen upptagna alternativa förslagen förtidspensionernas belopp borde beräknas, ville styrelsen för sin del fortfarande förorda, att det måtte ske enligt alternativ B, som ju överensstämde med styrelsens tidigare förslag ävensom att det med B² betecknade alternativet måtte komma till användning före alternativet B¹. Skulle det däremot av skäl, som styrelsen icke kunde bedöma, icke anses möjligt genomföra förtidspensionering enligt alternativ B utan något av alternativen A¹ eller A² måste tillgripas, ville styrelsen i valet mellan de båda senare alternativen för sin del förorda alternativ A².

De i *tablå 2* upptagna avskedsersättningarna äro beräknade enligt de regler, som av styrelsen förordades i skrivelsen den 6 februari 1929.

I fråga om grunderna för förtidspensioner och avskedsersättningar har styrelsen vidare anført, att man enligt styrelsens mening knappast kunde undgå att fastställa generella regler härutinnan åtminstone så till vida, att man måste hava vissa normer att gå efter dels för ett rättvist avvägande av pensions- eller ersättningsbeloppen för respektive tjänstemän, dels för sådan justering av i tablåerna angivna belopp, som syntes ofrånkomlig för den händelse tjänstemännen bleve entledigade vid andra tidpunkter än som förutsatts i tablåerna. Styrelsen hölle därför före, att styrelsen borde få rätt att med tillämpning av de grunder, som av statsmakterna kunde bliva beslutade beträffande beloppens beräkning, reglera beloppens storlek med hänsyn till nämnda förhållanden. I anslutning härtill hade styrelsen icke funnit erforderligt att redan nu göra sådan detaljgranskning av de olika tjänstemännens tjänstgöringstider, som skulle varit behöflig för att i tablåerna kunna insätta fullt exakta belopp. Beloppen i fråga vore emellertid tillräckligt noggrant uträknade för bedömande av föreliggande pensioneringsfråga.

Med avseende å *kostnaderna* för styrelsens nu föreliggande förslag har i förevarande skrivelse anförts bland annat följande:

Enär den *förtidspensionering*, som styrelsen nu i första hand ifrågasatte, skulle ske under liknande förutsättningar, varmed styrelsen år 1928 räknat för alternativet I, hade styrelsen icke ansett erforderligt att nu verkställa förnyade kalkyler. Då den nu omhandlade förtidspensioneringen skulle avse omkring $\frac{3}{4}$ av det antal tjänstemän, som 1928 års pensioneringsförslag omfattade, syntes förtidspensioneringen enligt alternativet B² komma att förorsaka statsverket en merkostnad, som, kapitaliserad vid 1930 års ingång, kunde beräknas uppgå till omkring 550,000 kronor, motsvarande i medeltal per år under den tid, förtidspensioner skulle utgå, ungefär 40,000 kronor.

Engångskostnaden för tilldelande av *avskedsersättning* till vissa av de tjänstemän, som syntes komma att entledigas före den 1 juli 1931, skulle, såsom framginge av *tablå 2*, sammanlagt uppgå till i runt tal 290,000 kronor.

På grund av det anförda har styrelsen i förevarande skrivelse hemställt, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen att *dels* medgiva att i tablåerna 1 och 2 upptagna tjänstemän måtte komma i åtnjutande av förtidspension enligt det med B² betecknade förslaget, respektive avskedsersättning, allt med belopp, som jämväl angivits i tablåerna, men med rätt för järnvägsstyrelsen att med hänsyn

till vid vederbörande tjänstemans avgång föreliggande förhållanden vidtaga erforderlig justering av beloppens storlek på sätt i skrivelsen anförts, *dels ock* besluta, att kostnaderna för förtidspensioneringen samt tilldelandet av avskedsersättningar finge täckas på sätt är föreskrivet beträffande kostnaderna för pensionering av statens järnvägars icke ordinarie personal.

Inom styrelsen har *skiljaktig mening* uttalats av samma ledamot som, på sätt förut nämnts, tidigare reserverat sig. Reservanten har yttrat att, då pensionering av ifrågavarande befattningshavare enligt den av statskontoret ifrågasatta modifikationen i styrelsens förslag den 28 november 1928 närmare anslöte sig till det av honom i reservation till nämnda förslag förordade sättet för pensionsfrågans lösning än det av styrelsen nu tillstyrkta alternativet B², han ville uttala sig för att alternativet A² lades till grund för pensioneringen.

Till följd av remiss har *statskontoret* avgivit förnyat *utlåtande den 8 november 1929* och därvid anført huvudsakligen följande:

I fråga om grunderna för *förtidspension* föreläge mellan A-alternativen och B-alternativen den reella skillnaden, att enligt de senare understöd motsvarande avgiftspension utginge redan från tidpunkten för entledigandet, enligt de förra från dagen för uppnäendet av föreskriven pensionsålder.

Statskontoret hade nu vid förnyat övervägande av frågan funnit alternativ A fylla skäligen krav på understöd från statens sida. Sagda alternativ syntes också närmast motsvara den pensionering, som genom särskilda beslut av riksdagen beretts befattningshavare i statens tjänst, vilka icke varit berättigade till pension.

Vad anginge den fördelaktigare tjänstårsberäkning, som tillämpats i de med A² och B² betecknade alternativen, ville statskontoret framhålla, att sagda tjänstårsberäkning icke syntes böra tillämpas vid bestämmande av nu ifrågavarande pensioner, då ännu icke motsvarande förmån funnes medgiven i reglementet för pensionskassan.

Statskontoret ansåge sig sålunda böra vidhålla den i utlåtandet den 26 januari 1929 föreslagna modifikationen i järnvägsstyrelsens ursprungliga förslag och hemställde alltså, att vid nu ifrågavarande pensionering alternativ A¹ måtte komma i tillämpning. De pensionsbelopp, järnvägsstyrelsen uträknat i enlighet med sagda alternativ, hade icke givit statskontoret anledning till erinran.

Därest Kungl. Maj:t funne gott besluta i enlighet med vad statskontoret hemställt, syntes efter riksdagens hörande bestämmelse böra utfärdas av innehåll, att personal, som nu vore i fråga, finge, under förutsättning att avgifter fortfarande behörigen erlades, vid uppnädd pensionsålder komma i åtnjutande av avgiftspension enligt pensionskassans bestämmelser.

Det av järnvägsstyrelsen begärda bemyndigandet att vidtaga erforderlig justering av förtidspensionernas belopp syntes i varje fall icke vara erforderligt, då tidpunkten för avgången icke kunde enligt de framlagda förslagen inverka på förtidspensionens belopp.

Järnvägsstyrelsen hade i sin förevarande skrivelse vidare föreslagit att *avskedsersättning* finge utgå till viss övertalig personal, som icke fyllde de för erhållande av förtidspension uppställda villkoren. Beräkningen av dessa avskedsersättningar hade det icke varit möjligt att granska med ledning av de av styrelsen lämnade uppgifterna. Emellertid ville det förefalla statskontoret onödigt, att varje sådant ersättningsbelopp underställdes riksdagens prövning, utan finge statskontoret, som icke funnit anledning till anmärkning mot de

beräkningsgrunder järnvägsstyrelsen föreslagit, hemställa, att järnvägsstyrelsen erhöle bemyndigande att med tillämpning av nyssnämnda grunder bestämma den ersättning, som skulle tillkomma envar av ifrågavarande befattningshavare.

På sätt järnvägsstyrelsen hemställt syntes såväl förtidspensionerna, i vad de motsvarade statspension, som avskedsersättningarna böra utgå av statens järnvägars medel. Den avgiftspension motsvarande delen av förtidspensionen syntes däremot — då den vore grundad på avgifter, som erlagts till statens järnvägars pensionskassa för icke ordinarie personal — böra utgå av sagda pensionskassas medel.

Med anledning av att efter avgivandet av järnvägsstyrelsens förslag den 27 september 1929 vissa förändringar med avseende å personaluppsättningen vid statens järnvägsbyggnader inträtt eller planerats hava från styrelsen i januari månad 1930 överlämnats nya uppgifter, motsvarande de i förenämnda tablåer 1 och 2 innefattade, beträffande de tjänstemän, vilka beräknats bliva entledigade under tiden till den 1 juli 1931. Enligt dessa uppgifter skulle till förtidspension ifrågakomma sammanlagt 17 tjänstemän, medan det i skrivelsen den 27 september 1929 avsedda antalet uppgick till 27. Avskedsersättning skulle enligt de nu föreliggande uppgifterna tillerkännas 22 tjänstemän i stället för, såsom i förslaget av den 27 september 1929 avsågs, 40 befattningshavare. På grund av dessa ändringar skulle engångskostnaden för avskedsersättningarna reduceras från det förut beräknade beloppet av 290,000 kronor till omkring 162,000 kronor. Vad förtidspensionerna angår, skulle kostnaderna för desamma, med tillämpning av samma beräkningsgrunder som kommit till användning i järnvägsstyrelsens skrivelse den 27 september 1929, kunna approximativt uppskattas till omkring 350,000 kronor.

I ärendet hava från befattningshavare vid järnvägsbyggnaderna samt från personalsammanslutningar ingivits vissa framställningar, avseende dels grunderna för de av järnvägsstyrelsen ifrågasatta förmånerna, dels ock möjligheterna att bereda befattningshavarna fortsatt anställning i statens tjänst.

Vid bedömande av förevarande ärende har jag icke kunnat undgå att hysa tvekan, huruvida det skäligen borde ifrågakomma att vidtaga omfattande åtgärder i form av förtidspension och avskedsersättning för beredande av ekonomiskt stöd åt befattningshavare vid statens järnvägsbyggnader, vilka i anledning av järnvägsbyggnadsverksamhetens minskade omfattning måste entledigas. Under senare år hava dylika åtgärder till bispringande av före pensionsåldern entledigade statstjänare vidtagits dels i samband med 1925 års omorganisation av försvarsväsendet, dels ock i anledning av den indragning av personalen vid kontrollen över sockerbeskattningen, som föranleddes av 1929 års riksdags beslut om denna beskattnings upphörande. I dessa fall gällde det emellertid genomgripande ändringar av organisatorisk art, med vilka befattningshavarna tidigare icke haft anledning att räkna. Vad den för järnvägsbyggnaderna anställda personalen angår, ligger det däremot i sakens natur, att dess antal måste växla med omfattningen av byggnadsföretagen samt att den i mån av arbetenas upphörande icke längre blir erforderlig, vadan tjänstemän-

Departementschefen.

nen vid järnvägsbyggnaderna åtminstone icke i allmänhet haft anledning att räkna med fortsatt anställning intill uppnådd pensionsålder.

Det var med dessa principiella utgångspunkter, som jag tillstyrkte Kungl. Maj:t att fatta det förut omförmälda beslutet den 26 april 1929. Innebörden av detta beslut var, att det icke syntes böra ifrågakomma att meddela allmänna bestämmelser beträffande förtidspensionering av personal vid järnvägsbyggnaderna, men att det dock av billighetsskäl kunde befinnas påkallat att vidtaga åtgärd för sådan pensionering i vissa fall, där vederbörande tjänstemän måste entledigas utan att kunna vinna utkomst genom annan anställning. Då jag alltså förutsatte möjligheten av en förtidspensionering i särskilda fall, skedde detta med hänsyn till att åtskilliga av befattningshavarna uppnått relativt hög levnadsålder samt att de fast anställda bland dessa åtnjuta en på avgiftsplikt grundad pensionsrätt i en av staten inrättad pensionskassa.

När det gäller att taga ståndpunkt till nu föreliggande förslag, synes i första hand böra beaktas, att omständigheterna för närvarande i avsevärd mån avvika från dem, som vid framläggandet av järnvägsstyrelsens förslag den 28 november 1928 voro för handen. Å ena sidan är att märka, att antalet befattningshavare vid järnvägsbyggnaderna nu är icke oväsentligt mindre än vid nämnda tidpunkt. Totalantalet tjänstemän utgjorde i slutet av år 1928 123 men uppgår för närvarande till endast 91.¹ Å andra sidan torde grundad anledning finnas till antagande, att förhållandena komma att utveckla sig på sådant sätt, att under den närmaste framtiden vid järnvägsbyggnaderna kommer att erfordras ett större antal befattningshavare än vad järnvägsstyrelsen år 1928 förutsatte. Styrelsen räknade då med att, efter avslutandet av nu pågående arbeten å statsbanan Hällnäs—Stensele samt å inlandsbanan söderifrån till Arvidsjaur, sistnämnda banas fortsättning mellan Arvidsjaur och Jokkmokk skulle komma att bedrivas i jämförelsevis långsam takt. Emellertid har innevarande års riksdag, som till inlandsbanebygget beviljat ett anslag för nästkommande budgetår av 2,500,000 kronor eller alltså 500,000 kronor utöver vad i statsverkspropositionen äskades, i samband därmed förutsatt, att för kommande år skulle avses ett anslag av 4,000,000 kronor årligen för fortsättning av detta byggnadsföretag, under det att järnvägsstyrelsen i sina beräkningar hade utgått från ett årsbelopp av 3,000,000 kronor. Redan av denna anledning torde behovet av särskilda stödåtgärder för järnvägsbyggnadernas personal bliva mindre än vad styrelsen tänkt sig.

Vid bedömande av tjänstemännens möjligheter till fortsatt anställning i statens tjänst torde vidare böra beaktas, att frågan om elektrifiering av statsbanan Järna—Malmö samt vissa angränsande bandelar för närvarande är aktuell på grund av ett utav järnvägsstyrelsen framlagt förslag i syfte att erhålla principbeslut härutinnan. Framställning i detta ämne torde få föreläggas innevarande års riksdag. Därest statsmakterna biträda förslaget om elektrifiering och detta företag, såsom järnvägsstyrelsen förutsatt, igångsättes år

¹ I detta antal ingå icke sådana statens järnvägsbyggnader formellt tillhörande tjänstemän, vilka för närvarande tjänstgöra vid de trafikerade statsbanorna och beräknas sannolikt bliva dit överflyttade.

1931, torde möjlighet föreligga att under ett antal år framåt vid dessa arbeten sysselsätta åtskilliga tjänstemän, framför allt sådana tillhörande det lägre arbetsbefälet.

I detta sammanhang må ytterligare erinras, att enligt den plan för utbyggnad av vissa vattenfall, som framlagts i innevarande års statsverksproposition och som numera godtagits av riksdagen, en omfattande byggnadsverksamhet under den närmaste framtiden kommer att bedrivas vid statens vattenfallsverk. Det vill synas som om, åtminstone därest arbetena komma att bedrivas i mera forcerad takt, befattningshavare vid järnvägsbyggnaderna även här borde kunna, låt vara i mindre omfattning, vinna sysselsättning. Jag förutsätter, att eventuella möjligheter i detta hänseende beaktas.

Beträffande den järnvägsbyggnadspersonal, som kan komma att entledigas utan att anställning vid andra statliga byggnadsarbeten i enlighet med vad nyss antytts kan vinnas, lärer vidare möjlighet icke saknas att i vissa fall verkställa överflyttning till statens trafikerade järnvägar. Jag utgår ifrån, att järnvägsstyrelsen skall låta sig angeläget vara att vidtaga sådana överflyttningar, då så utan olägenhet kan ske. Såväl ur statens synpunkt som med avseende fäst vid befattningshavarnas intressen synes ett noggrant tillvaratagande av i detta hänseende föreliggande möjligheter vara befogat och riktigt.

Jämväl med beaktande av vad nu framhållits måste dock sannolikt entledigande i vissa fall äga rum utan att annan statsanställning kan beredas. I dylika fall synes mig något stöd från statens sida böra lämnas, där omständigheterna skäligen kunna föranleda därtill.

Enligt vad jag inhämtat, har järnvägsstyrelsen numera verkställt uppsägning till den 1 maj 1930 av vissa befattningshavare, som till denna tidpunkt beräknats bli överflödiga, nämligen tillhoppa 13 personer, av vilka 10 äro fast anställda och 3 extra befattningshavare. Enligt vad som kommit till min kännedom lärer man emellertid kunna räkna med att en av dessa tjänstemän överflyttas till den trafikerade banan samt att en annan befattningshavare kan tillsvi vidare beredas fortsatt anställning vid järnvägsbyggnaderna. Vidare har en tjänsteman övergått till enskild tjänst, ehuru han för närvarande formellt endast åtnjuter tjänstledighet från anställningen vid järnvägsbyggnaderna, och torde alltså här ej böra medtagas. Huruvida samtliga de återstående 10 befattningshavarna komma att entledigas utan att kunna vinna annan anställning i statstjänst, kan icke för närvarande med visshet bedömas. Då så likväl torde kunna bli fallet, synes frågan om ekonomiskt stöd åt dessa befattningshavare böra underställas prövning av den nu församlade riksdagen.

Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle 3 av ifrågavarande befattningshavare vara berättigade till förtidspension, medan de övriga 7 tjänstemännen skulle erhålla avskedsersättning. Jag meddelar här beträffande dessa tjänstemän vissa av de uppgifter, som innefattas i järnvägsstyrelsens förenämnda tablåer 1 och 2:

1. Till förtidspension ifrågasatta tjänstemän.

Befattning och namn	Födelse- data	Antal tjänstår vid ent- ledigande	Lön vid ent- ledi- gande, räknat för A-ort	Pensionsbelopp			
				Alt. A (statskontorets modifikation)		Alt. B (järnvägs- styrelsens förslag)	
				A ¹ (nuv. regl.)	A ² (1926 års pens.- utredn.)	B ¹ (nuv. regl.)	B ² (1926 års pens.- utredn.)
<i>Schaktmästare:</i>							
F. M. Melin	18/9 74	29 4/12	4,026	1,624	1,624	2,010	2,316
M. Andersson	28/2 75	30 8/12	4,026	1,624	1,624	2,030	2,352
<i>Förråds-mästare:</i>							
A. Reijlitz	7/5 83	23 3/12	4,026	1,624	1,624	2,193	2,436

2. Till avskedsersättning ifrågasatta tjänstemän.

Befattning och namn	Födelsedata	Antal tjänstår vid entledigande	Avskeds- ersättningsbelopp
<i>Underingenjörer:</i>			
F. E. Thenberg	28/3 86	18	12,000
B. H. E. Boberg	10/9 87	13	9,535: 50
V. E. Engvall	26/3 88	13	9,454: 25
J. S. N. Thoursie	9/7 88	13	9,587: 50
<i>Kontorister:</i>			
J. I. Ahlquist	11/9 93	17	6,800
M. Henriksson	31/1 83	16	5,291: 25
G. A. Förare	9/3 96	15	4,143: 75

Vad angår grunderna för förtidspension, har järnvägsstyrelsen härutinnan framlagt två huvudalternativ, A och B. Alternativet B ansluter sig till styrelsens i skrivelsen den 28 november 1928 framlagda, av statskontoret i dess första utlåtande biträdda förslag och innebär, att vederbörande skulle tillerkännas det pensionsbelopp, som skulle hava tillkommit honom, därest han kvarstått i tjänst till uppnådd pensionsålder. Alternativ A däremot innefattar den modifikation, som av statskontoret alternativt ifrågasatts och som går ut på, att vederbörande vid avgången endast skulle bekomma den del av berörda

pensionsbelopp, som motsvarar statspension, medan den avgiftspension motsvarande delen skulle utgå först vid pensionsålderns inträde. För vardera huvudalternativet hava med tillämpning av olika grunder för tjänst- och avgiftsårsberäkning uträknats två olika belopp, av vilka det med indextalet 1 betecknade hänför sig till reglerna i gällande reglemente för statens järnvägars pensionskassa för icke ordinarie personal, medan det med indextalet 2 betecknade grundas på 1926 års pensionsutrednings förslag, enligt vilket full pension skulle utgå efter 30 tjänstår och avkortning däri ske med $\frac{1}{120}$ för varje full fjärdedel av år, varmed antalet tjänstår understiger 30, samt såsom avgiftsår tillgodoräknas halva det antal tjänstår, som intjänats från 30 års ålder intill dess avgiftsplikt inträtt.

För min del finner jag billigt, att ifrågavarande tjänstemän, av vilka den yngste är nära 47 år gammal och de båda övriga överskridit 55 års ålder samt vilka alla hava ett betydande antal tjänstår, vid avgången erhålla förtidspension. Det synes skäligt, att för dennas bestämmande, såsom av myndigheterna samstämmande tillstyrkts, tillgodoräknas tiden intill pensionsålderns inträde. Ehuru med hänsyn till anledningen till entledigandet och till svårigheterna för vederbörande att finna ny anställning vissa skäl kunna anföras för järnvägsstyrelsens förslag att även avgiftspension skulle utgå redan vid entledigandet, har jag dock funnit mig böra tillstyrka den av statskontoret på denna punkt ifrågasatta modifikationen. Förtidspensionen skulle alltså till en början utgöra för en var av ifrågavarande tjänstemän 1,624 kronor; efter uppnådd pensionsålder skulle ytterligare tillkomma respektive 692, 728 och 812 kronor årligen. Vad grunderna för tjänstårsberäkningen beträffar, kan det måhända synas principiellt riktigtast att härvidlag följa de för pensionering av statens järnvägars icke-ordinarie personal för närvarande gällande föreskrifterna. Då emellertid dessa äro jämförelsevis ogynnsamma för tjänstemännen och man lär kunna utgå från att bestämmelser, i huvudsak grundade på 1926 års pensionsutrednings förslag — vilket på denna punkt i väsentliga delar ansluter sig till vad som redan gäller för ordinarie personal vid kommunikationsverken — snart nog komma att fastställas, finner jag övervägande skäl tala för bifall till järnvägsstyrelsens förslag, mot vilket för övrigt statskontoret i sitt första utlåtande icke framställt invändning. Jag vill alltså, i likhet med reservanten inom järnvägsstyrelsen, tillstyrka det av järnvägsstyrelsen såsom A² betecknade alternativet. Vad statskontoret till stöd för alternativet A¹ yttrat därom, att de enligt detta alternativ uträknade beloppen närmast överensstämde med den pensionering, som genom särskilda beslut av riksdagen beretts befattningshavare, vilka icke varit berättigade till pension, synes mig icke vara avgörande för frågans bedömande, enär det ju här gäller befattningshavare, vilka innehava en på avgiftsplikt grundad pensionsrätt.

Det av mig förordade alternativet förutsätter, att vederbörande befattningshavare efter entledigandet kvarstå såsom delägare i pensionskassan och erlägga pensionsavgifter. Då detta strider mot bestämmelserna i reglementets § 16, lär riksdagens medgivande härutinnan böra inhämtas.

Förtidspension torde böra utbetalas i samma ordning som gäller beträffande

reglementsensliga pensioner samt givetvis även i avseende å tilläggsförmåner likställas med dessa. I nära anslutning till vad som stadgats beträffande förtidspension för övertaliga löntagare vid försvarsväsendet torde böra föreskrivas, att om den, som vid avgången tillerkänts förtidspension, sedermera beredes annan anställning i statstjänst, vilken prövas vara i väsentlig mån likvärdig med den förut innehavda, sådan pension icke vidare skall utgå, dock att vederbörande icke skall vara skyldig återbetala redan uppburet belopp. Samma förhållande bör gälla, därest vederbörande lämnas tillfälle att erhålla sådan anställning, som nyss nämnts, men vägrar antaga densamma.

Kostnaderna för förtidspensioneringen torde böra bestridas av statens järnvägars medel, dock att den avgiftspension motsvarande del, som utgår först efter uppnådd pensionsålder, lärer böra bestridas av pensionskassans medel.

Vidkommande härefter frågan om avskedsersättning åt vissa befattningshavare, synes det visserligen kunna ifrågasättas, huruvida tillräckliga skäl i detta fall föreligga för beredande av sådan förmån. Jag har dock med hänsyn till vad myndigheterna i ärendet anfört funnit mig böra förorda även det i denna del framlagda förslaget. De av järnvägsstyrelsen ifrågasatta och av statskontoret tillstyrkta grunderna för sådan ersättning hava icke givit mig anledning till erinran.

Avskedsersättning torde böra utgå av statens järnvägars medel samt utbetalas på en gång vid tjänstemannens avgång från tjänsten, i den mån ersättningen ej överstiger en tredjedel av det för vederbörande angivna högsta ersättningsbeloppet. Överskjutande ersättningsbelopp intill en tredjedel av nyssnämnda maximum bör utbetalas ett år efter avgången och återstående belopp två år efter avgången, dock att uppskov med utbetalning av belopp understigande 100 kronor icke bör äga rum. I fråga om ersättningsrättens upphörande vid erhållande eller avböjande av annan statstjänst bör gälla vad som föreslagits beträffande upphörande av förtidspension.

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen anfört i fråga om jämkning av de föreslagna pensions- och ersättningsbeloppen med hänsyn bland annat till detaljgranskning av vederbörandes tjänstetider vill jag omnämna, att dylik granskning på min anmodan ägt rum inom järnvägsstyrelsen beträffande de befattningshavare, som nu äro i fråga. Vidkommande avskedsersättningen kan dock någon jämkning i de förut angivna beloppen bliva erforderlig med hänsyn till de grunder för dyrtidstillägg, som gälla vid avgången. Beträffande dessa ersättningar lärer dock, såsom statskontoret framhållit, endast beräkningsgrunderna behöva fastställas av riksdagen.

Därest särskilda bestämmelser utöver vad här angivits befinnas erforderliga rörande förhållanden, som äga sammanhang med de avsedda åtgärderna, torde sådana bestämmelser böra meddelas av Kungl. Maj:t.

Av vad jag i det föregående yttrat torde framgå, att jag med hänsyn till av mig antydda förhållanden ansett det rimligen kunna påräknas att entledigande i mera avsevärd omfattning av tjänstemän vid järnvägsbyggnaderna icke skall behöva förekomma under omständigheter, som påkalla beredande av förtidspension eller avskedsersättning. Därest det skulle visa sig, att sådan åtgärd i vissa

fall utöver de här behandlade blir erforderlig, torde frågan härom få underställas prövning av ett kommande års riksdag. Jag utgår från, att Kungl. Maj:t, därest riksdagen däremot ej uttalar erinran, i avvaktan på sådan prövning är oförhindrad att, i fall av behov, av trafikmedel tillerkänna vederbörande tillfälligt understöd med belopp, som finnes skäligt.

Jag ber i detta sammanhang få omnämna, att fråga väckts jämväl om beredande av särskild ersättning åt arbetarpersonal vid statens järnvägsbyggnader. I sådant hänseende har *svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundet* i skrivelse den 31 augusti 1929 hemställt, att förtidspension måtte tillerkännas arbetare vid järnvägsbyggnaderna, vilka haft arbete vid dessa företag under minst 10 år men på grund av nedläggande eller inskränkande av järnvägsbyggnadsverksamheten icke vidare kunde erhålla dylikt arbete.

Till följd av remiss har *järnvägsstyrelsen* yttrat sig i ärendet den 15 januari 1930. Styrelsen har funnit billigt, att arbetare, vilka uppnått en levnadsålder av minst 40 år och förvärvat en tjänstetid av minst 20 år, i den mån de på grund av verksamhetens inskränkning entledigas utan att enligt gällande bestämmelser vara berättigade till pension, genom statens försorg beredas ekonomiskt bistånd. I sådant syfte har styrelsen, i viss anslutning till de enligt kungörelsen den 8 november 1918 angående pensionering av förmän och arbetare vid statens järnvägsbyggnader samt statens vattenfallsverks byggnadsavdelning gällande reglerna, sådana dessa av styrelsen tillämpats, framlagt förslag rörande förtidspension och avskedsersättning enligt vissa av styrelsen angivna grunder.

Enligt inom järnvägsstyrelsen verkställda beräkningar, vilka betecknats såsom i hög grad approximativa, skulle *kostnaderna* för den ifrågasatta förtidspensioneringen uppgå till 7,600 kronor årligen, medan engångskostnaden för avskedsersättningar uppskattats till 457,000 kronor. Styrelsen har föreslagit, att kostnaderna för förtidspensioneringen skulle bestridas från det under elfte huvudtiteln uppförda ordinarie förslagsanslaget till pensionering av förmän och arbetare vid statens järnvägsbyggnader samt statens vattenfallsverks byggnadsavdelning. Kostnaderna för avskedsersättningarna skulle utgå av trafikmedel.

I fråga om grunderna för de avsedda förmånerna har inom styrelsen *avvikande mening* anförts av en ledamot, som föreslagit viss jämkning i de av styrelsen förordade reglerna för förtidspension och avskedsersättning. Kostnaderna för reservantens förslag hava uppskattats för förtidspensioner till sammanlagt 96,900 kronor för det första tillämpningsåret samt för avskedsersättningar till ett engångsbelopp av 275,000 kronor.

I ärendet har *statskontoret* avgivit utlåtande den 24 januari 1930. Statskontoret har därvid anförts, bland annat, att för beviljande av förtidspension och avskedsersättning åt arbetarpersonalen vid statens järnvägsbyggnader enligt ämbetsverkets mening icke förelåge lika starka skäl som de, vilka föranlett riksdagens medgivande beträffande dylik förmån åt övertaliga löntagare vid

armén och marinen. Arbetare vid armén och marinen hade haft anledning påräkna att få kvarstå i tjänst så länge de voro tjänstedugliga, under det att nu ifrågavarande arbetare måste hava haft kännedom om att deras anställning endast kunde avse den tid, staten byggde nya järnvägar. Beträffande det av statskontoret tillstyrkta förslaget om förtidspension och avskedsersättning åt vissa tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader vore att märka, att detta förslag avsåge befattningshavare, vilka erhållit jämförelsevis fast anställning och vore anslutna till en genom statens medverkan inrättad pensionskassa. Statskontoret hade icke kunnat undgå att finna det i viss mån tveksamt, huruvida tillräckliga skäl föreläge att bereda arbetarpersonalen vid statens järnvägsbyggnader pension och avskedsersättning, men då järnvägsstyrelsens förslag innebure att dylika förmåner skulle utgå först då vederbörande uppnått jämförelsevis hög ålder och intjänat ett ganska stort antal tjänstår, ville statskontoret icke motsätta sig förslaget.

Med avseende å grunderna för ifrågavarande förmåner har statskontoret anslutit sig till det förslag, som framlagts av reservanten inom järnvägsstyrelsen. I anslutning härtill har statskontoret framhållit, att det av järnvägsstyrelsen omnämnda anslaget under elfte huvudtiteln, vilket i riksstatsförslaget för budgetåret 1930/1931 upptagits med ett belopp av 90,000 kronor, vid bifall till pensioneringsförslaget borde uppföras med ett väsentligt högre belopp, förslagsvis 150,000 kronor.

Departementschefen.

I likhet med statskontoret finner jag tveksamt, huruvida tillräckliga skäl föreligga för beredande av förtidspension och avskedsersättning åt arbetarpersonal vid statens järnvägsbyggnader. Emellertid synes det åtminstone för närvarande icke vara erforderligt att taga ställning till denna fråga. Med avseende å arbetarpersonalen torde nämligen i än högre grad än beträffande tjänstemannapersonalen vid järnvägsbyggnaderna gälla vad jag i det föregående anført rörande ökade möjligheter till fortsatt anställning i statens tjänst på grund av numera föreliggande eller förutsebara ändrade förhållanden i jämförelse med dem, som lågo till grund för järnvägsstyrelsens förslag. Till följd av den numera förutsatta ökade byggnadstakten å inlandsbanans norra del torde ett ej oväsentligt större antal arbetare, än vad järnvägsstyrelsen tänkt sig, kunna sysselsättas vid detta företag. Vid de planerade elektrifieringsarbetena å förut omnämnda statsbanelinjer torde vidare ett avsevärt antal arbetare kunna vinna anställning; järnvägsstyrelsen har härutinnan räknat med en arbetsstyrka av 650—850 man. Även vid vattenfallsverkets byggnadsarbeten torde anställning i någon utsträckning kunna vinnas. Under sådana förhållanden lär man knappast hava anledning utgå från att mera fast anställda järnvägsbyggnadsarbetare i någon större omfattning behöva entledigas under förhållanden, som skäligen kunna påkalla beredande av förtidspension eller avskedsersättning. Anledning synes därför icke föreligga att nu upptaga denna fråga till närmare omprövning.

På grund av vad jag i det föregående anført och föreslagit får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) medgiva, att envar av schaktmästarna vid statens järnvägsbyggnader Frans Martin Melin och Martin Andersson samt förrådsmästaren därstädes Anders Rejlitz må, därest han till följd av inskränkning i den statliga järnvägsbyggnadsverksamheten entledigas från sin anställning utan att i samband därmed vinna annan, i väsentlig mån likvärdig anställning i statens tjänst, från och med dagen näst efter entledigandet av trafikmedel uppbära årlig pension med 1,624 kronor, att utgå enligt av mig förordade grunder;

2:o) förklara, att nämnda befattningshavare må, utan hinder av föreskrifterna i § 16 av gällande reglemente för statens järnvägars pensionskassa för pensionering av icke ordinarie personal, efter entledigandet kvarstå såsom delägare i kassan med rätt att, därest pensionsavgifter behörigen erläggas, vid uppnådd pensionsålder erhålla avgiftspension med belopp, som med tillämpning av de utav mig förordade grunderna för beräkning av avgiftsår skulle hava tillkommit vederbörande, om han intill nämnda ålder kvarstått i tjänst; samt

3:o) medgiva, att envar av följande befattningshavare vid statens järnvägsbyggnader, nämligen underingenjörerna Fritz Efraim Thenberg, Bernhard Henrik Elias Boberg, Viktor Emanuel Engvall och John Sigurd Natanael Thoursie samt kontoristerna John Ivar Ahlquist, Magnus Henriksson och Gustav Adolf Förare må, under i mom. 1:o) här förut angiven förutsättning, av trafikmedel uppbära avskedsersättning med belopp, motsvarande en månads arbetsförtjänst för varje helt års anställning i statens tjänst intill 15 års anställning samt två månaders arbetsförtjänst för varje helt års anställning därutöver, dock med iakttagande dels att ersättning icke må utgå med högre belopp än för underingenjör 12,000 kronor och för kontorist 6,800 kronor, dels ock att beträffande ersättningen skola i övrigt gälla av mig förordade grunder.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.