

Nr 216.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förtidspension och avskedsersättning åt vissa tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader; given Stockholms slott den 10 mars 1936.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Ernst Wigforss.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1936.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, anför efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet:

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

För de fast anställda tjänstemännen vid statens järnvägsbyggnader gäller en ömsesidig uppsägningstid av tre månader. Tjänstemännen åtnjuta av-

löning m. m. enligt i allt väsentligt samma grunder som den ordinarie personalen vid statens järnvägar i motsvarande eller jämförliga befattningar. De voro intill utgången av juni 1935 delaktiga i statens järnvägars år 1917 inrättade pensionskassa för pensionering av icke ordinarie personal och i sådan egenskap berättigade till en på egna avgifter och statsbidrag grundad tjänstepension. Enligt reglementet för pensionskassan inträdde rätt till pension — till storleken beroende av antal tjänstår och anledningen till avgången ur tjänst — bland annat vid uppnådd pensionsålder under förutsättning av minst 10 tjänstår. Avgång ur tjänsten före pensionsåldern medförde som regel förlust av rätt till pension från kassan; de av vederbörande tjänsteman — och i vissa fall även de av järnvägsstyrelsen — erlagda pensionsavgifterna tillgodoräknades emellertid tjänstemannen för beredande av pension enligt lagen om allmän pensionsförsäkring.

Enligt kassans reglemente utgjorde pensionsunderlaget viss procent av tjänstemannens lön; underlaget växlade sålunda inom en och samma lönegrad i förhållande till löneklassbeloppen. Maximum för underlaget var bestämt till det belopp, som utgjorde pensionsunderlag för ordinarie tjänsteman inom motsvarande lönegrad. För hel pension fordrades 35 tjänstår; vid bristande tjänstår avkortades pensionen efter en glidande skala, uttryckt i procent av underlagets belopp.

Från och med den 1 juli 1935 skall enligt Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 31 maj 1935 civila tjänstepensionsreglementet äga tillämpning å de fast anställda tjänstemännen vid järnvägsbyggnaderna, dock med iakttagande av vissa särskilda bestämmelser av bland annat följande innehåll:

För ifrågavarande befattningar skola tillämpas det pensionsunderlag och det pensionsavdrag, som jämlikt 28 § 1 mom. a) civila tjänstepensionsreglementet gälla för extra ordinarie tjänst inom motsvarande lönegrad. Detta innebär, att pensionsunderlaget är bestämt till samma belopp för alla löneklasser inom samma lönegrad samt att underlaget motsvarar pensionsunderlaget för ordinarie tjänst i närmast lägre lönegrad. I brevets övergångsbestämmelser har emellertid meddelats ett stadgande av innebörd att, därest tjänsteman, som före den 1 juli 1945 avgår med rätt till pension enligt civila tjänstepensionsreglementet, skulle i den befattning, han omedelbart före reglementets ikraftträdande innehade, och enligt de då för honom gällande bestämmelserna angående pensionstillägg och pensionsförhöjning hava kommit i åtnjutande av högre pensionsbelopp än enligt reglementets föreskrifter, pensionen skall utgå med det högre beloppet, dock att pensionen icke i något fall må utgå med större belopp än som skulle tillkomma tjänstemannen, om han vid avgången innehade ordinarie tjänst inom motsvarande lönegrad.

För innehavare av nedan angivna befattningar inträder pensionsåldern vid utgången av den månad, under vilken tjänstemannen uppnår 63 levnadsår, nämligen:

Arbetschef.	Ritare.
Sektionsingenjör.	Förrådsmästare.
Biträdande ingenjör.	Kansliskrivare.
Förste schaktmästare.	Förste kontorist.
Förste verkmästare.	Kontorist.
Förste förrådsmästare.	

I övrigt bestämmes pensionsåldern enligt de i civila tjänstepensionsreglementet angivna huvudgrunderna.

Civila tjänstepensionsreglementets tillämpning på förevarande befattningshavare innebär, att för hel pension erfordras endast 30 tjänstår samt att vid bristande tjänstår proportionell avkortning av pensionsunderlagets belopp sker med $\frac{1}{120}$ för varje full fjärdedel av år, varmed antalet tjänstår understiger 30.

Tjänsteman, som enligt beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen åren 1930 och 1931 medgivits rätt till särskild förtidspension och som efter civila tjänstepensionsreglementets ikraftträdande kommer i åtnjutande av dylik förmån, liksom även tjänsteman, som framdeles kan komma att erhålla sådan särskild förtidspension, äger enligt de i brevet den 31 maj 1935 fastställda bestämmelserna icke rätt att vid avgång från tjänsten komma i åtnjutande av uppskjuten livränta enligt reglementet. Tjänsteman, som äger att vid avgång från tjänsten komma i åtnjutande av avskedsersättning, må endast uppbära en tredjedel av honom eljest tillkommande uppskjuten livränta.

Frågan om förtidspension och avskedsersättning åt vissa befattningshavare vid statens järnvägsbyggnader har, såsom framgår av det föregående, under åren 1930 och 1931 varit föremål för prövning av Kungl. Maj:t och riksdagen. Beträffande vad som därvid förekommit må, under hänvisning i övrigt till propositionerna nr 202/1930 och 107/1931 samt riksdagens skrivelser nr 277/1930 och 99/1931, här i korthet erinras om följande.

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. Tjänstemannapersonalen komme på grund av nämnda omständigheter att successivt inom de närmaste åren bliva till väsentlig del obehövlig. Med hänsyn härtill och på grund av svårigheterna för entledigad personal att erhålla ny anställning i öppna arbetsmarknaden fann styrelsen billigheten kräva, att de tjänstemän, som vid entledigandet innehade ett visst större antal tjänstår och uppnått en högre ålder, vid avgången tillerkändes förtidspension.

Enligt av järnvägsstyrelsen i första hand förordade grunder för sådan förtidspensionering skulle pensioneringen — vilken enligt dessa grunder beräknades komma att omfatta något över 30 tjänstemän — 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, han skulle erhållit, därest han kvarstått i tjänst, intill dess han uppnått i gällande pensionsreglemente fastställd ordinarie pensionsålder.

Under den vidare behandlingen av järnvägsstyrelsens framställning framkommo från statskontorets sida förslag *dels* om viss modifikation av reglerna för förtidspension — avseende pensionens uppdelning i statspension, att utgå omedelbart vid entledigandet, och avgiftspension, att efter fortsatt avgiftsbetalning utgå vid uppnådd pensionsålder — *dels ock* om beviljande av avskedsersättning åt vissa tjänstemän, som icke uppfyllde fordringarna för förtidspension. Efter det järnvägsstyrelsen avgivit förnyat utlåtande och därvid tillstyrkt beviljande i vissa fall av avskedsersättning samt framlagt förslag beträffande närmare villkor och grunder för sådan ersättning, föredrogs ärendet 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, järnvägsstyrelsen hade att till Kungl. Maj:t inkomma med de särskilda framställningar om förtidspensionering, vartill styrelsen kunde finna anledning. Tillika föreskrevs, att det skulle ankomma på järnvägsstyrelsen att i avvaktan å prövningen av dylika framställningar 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 framlade järnvägsstyrelsen nytt förslag i ämnet. Under framhållande, att styrelsen fortfarande funne synnerligen starka billighetsskäl tala för att nu omhandlade tjänstemän vid sitt ofrivilliga entledigande erhöle förtidspension respektive avskedsersättning i överensstämmelse med vad styrelsen tidigare förordat, föreslog styrelsen utverkande av förtidspension eller avskedsersättning åt vissa namngivna tjänstemän, vilka beräknades komma att avgå före den 1 juli 1931. Enligt från järnvägsstyrelsen under ärendets handläggning hos Kungl. Maj:t överlämnade uppgifter utgjorde antalet tjänstemän, som borde komma i åtnjutande av förtidspension, 17 stycken och antalet tjänstemän, som borde tillerkännas avskedsersättning, 22 stycken.

Beträffande grunderna för *förtidspension* framlade järnvägsstyrelsen förslag enligt två huvudalternativ. Det ena alternativet anslöt sig till styrelsens i skrivelsen den 28 november 1928 förordade förslag och innebar, att vederbörande skulle tillerkännas det pensionsbelopp, som skulle hava tillkommit honom, därest han kvarstått i tjänst till uppnådd pensionsålder. Det andra alternativet däremot innefattade den modifikation, som av statskontoret ifrågasatts och enligt vilken vederbörande vid avgången endast skulle bekomma den del av berörda pensionsbelopp, som motsvarade statspension, medan den avgiftspension motsvarande delen skulle utgå först vid pensionsålderns inträde. För vartdera huvudalternativet hade med tillämpning av

olika grunder för tjänst- och avgiftsårsberäkning uppgjorts två olika förslag, av vilka det ena helt hänförde sig till reglerna i reglementet för statens järnvägars pensionskassa för icke ordinarie personal och alltså bland annat innebar, att för full pension skulle fordras 35 tjänstår, medan det andra så tillvida avvek från reglementets föreskrifter, att — i anslutning till 1926 års pensionsutrednings förslag till pensionsbestämmelser för icke-ordinarie personal — full pension skulle utgå efter 30 tjänstår och avkortning däri ske med $\frac{1}{120}$ för varje full fjärdedel av år, varmed antalet tjänstår understeg 30, samt såsom avgiftsår tillgodoräknas halva det antal tjänstår, som intjänats från 30 års ålder intill dess avgiftsplikt inträtt.

Avskedsersättning skulle enligt järnvägsstyrelsens förslag tillkomma befattningshavare, som vid entledigandet uppnått minst 30 levnadsår och hade minst 10 års anställningstid i statens tjänst. Ersättningen skulle utgå 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 av följande maximibelopp för ersättningen, nämligen 16,000 kronor för sektionsingenjör, 14,000 kronor för biträdande ingenjör, 12,000 kronor för underingenjör, 10,000 kronor för ritare och kontorsskrivare samt 6,800 kronor för schaktmästare, förrådsmästare, utsättare, reparatör, maskinist och kontorist.

Sedan statskontoret ånyo avgivit utlåtande, anmäldes frågan i proposition nr 202 till 1930 års riksdag. Därvid anförde föredragande departementschefen till en början i huvudsak följande:

Departementschefen hade 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 hade dylika åtgärder till bispringande av före pensionsåldern entledigade statstjänare i några fall vidtagits, men det hade i dessa fall gällt genomgripande ändringar av organisatorisk art, med vilka befattningshavarna tidigare icke haft anledning att räkna. Vad den för järnvägsbyggnaderna anställda personalen anginge, låge det däremot i sakens natur, att dess antal måste växla med omfattningen av byggnadsföretagen samt att den i mån av arbetenas upphörande icke längre bleve erforderlig, vadan tjänstemännen vid järnvägsbyggnaderna åtminstone icke i allmänhet haft anledning att räkna med fortsatt anställning intill uppnådd pensionsålder.

Från dessa principiella utgångspunkter syntes det icke böra ifrågakomma att meddela allmänna bestämmelser beträffande förtidspensionering av personal vid järnvägsbyggnaderna. Av billighetsskäl kunde det dock finnas påkallat att vidtaga åtgärd för sådan pensionering i vissa fall, där vederbörande tjänstemän måste entledigas utan att kunna vinna utkomst genom annan anställning. Då departementschefen 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 åtnjote en på avgiftsplikt grundad pensionsrätt i en av staten inrättad pensionskassa.

Emellertid syntes böra beaktas, att omständigheterna för det dåvarande i avsevärd mån avveke från dem, som vid framläggandet av järnvägsstyrel-

sens förslag den 28 november 1928 varit för handen. Å ena sidan vore att märka, att antalet befattningshavare vid järnvägsbyggnaderna vore icke oväsentligt mindre än vid nämnda tidpunkt. Totalantalet tjänstemän utgjorde i slutet av år 1928 123 men hade sedermera nedgått till endast 91. Å andra sidan funnes grundad anledning till antagande, att förhållandena komme att utveckla sig på sådant sätt, att under den närmaste framtiden vid järnvägsbyggnaderna komme att erfordras ett större antal befattningshavare än vad järnvägsstyrelsen år 1928 förutsatte, till följd varav behovet av särskilda stödåtgärder för järnvägsbyggnadernas personal bleve mindre än vad styrelsen tänkt sig. Vid bedömande av tjänstemännens möjligheter till fortsatt anställning i statens tjänst borde vidare beaktas förestående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar. Departementschefen förutsatte ytterligare, att eventuella möjligheter att bereda ifrågavarande tjänstemän sysselsättning vid planerade arbeten med utbyggande av vissa vattenfall bleve beaktade.

Beträffande den järnvägsbyggnadspersonal, som kunde komma att entledigas utan att anställning vid andra statliga byggnadsarbeten i enlighet med vad nyss antytts kunde vinnas, syntes vidare möjlighet icke saknas att i vissa fall verkställa överflyttning till statens trafikerade järnvägar. Departementschefen utginge ifrån, att järnvägsstyrelsen skulle låta sig angeläget vara att vidtaga sådana överflyttningar, då så utan olägenhet kunde ske.

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

Med dessa utgångspunkter fann departementschefen för sin del billigt, att 3 av statens järnvägar till den 1 maj 1930 uppsagda befattningshavare vid järnvägsbyggnaderna, av vilka den yngste var nära 47 år gammal och de båda övriga överskridit 55 års ålder samt vilka alla hade ett betydande antal tjänstår, vid avgången erhöle förtidspensionen. Beträffande grunderna för förtidspensionen biträdde departementschefen det förslag, som innebär, att pensionen omedelbart vid entledigandet skulle utgå endast med belopp, motsvarande statspension enligt reglementet för statens järnvägars pensionskassa för icke ordinarie personal, men att befattningshavarna skulle äga efter entledigandet kvarstå i pensionskassan med rätt att, om pensionsavgifter behörigen erlades, vid pensionsåldern erhålla avgiftspension. Beträffande beräkningen av såväl statspensions- som avgiftspensionsdelen tillstyrktes det alternativ, som anknöt till 1926 års pensionsutrednings förslag.

Förtidspension skulle enligt departementschefens förslag utbetalas i samma ordning som gällde beträffande reglementsenliga pensioner samt även i avseende å tilläggsförmåner likställas med dessa. Om den, som vid avgången tillerkänts förtidspension, sedermera bereddes annan anställning i statstjänst, vilken prövades vara i väsentlig mån likvärdig med den förut innehavda, skulle sådan pension icke vidare utgå, dock att vederbörande icke skulle vara skyldig återbetala redan uppburet belopp. Samma förhållande borde gälla, därest vederbörande lämnades tillfälle att erhålla sådan anställning, som nyss nämnts, men vägrade antaga densamma.

Vidare tillstyrkte departementschefen, att till 7 tjänstemän, som likaledes uppsagts från sina anställningar men vilka ej uppfyllde förutsättningarna

för förtidspension, skulle utgå avskedersättning enligt de av järnvägsstyrelsen föreslagna grunderna. Denna ersättning skulle utbetalas på en gång vid tjänstemannens avgång från tjänsten, i den mån ersättningen ej överstege en tredjedel av det för vederbörande angivna högsta ersättningsbeloppet. Överskjutande ersättningsbelopp intill en tredjedel av nyssnämnda maximum skulle utbetalas ett år efter avgången och återstående belopp två år efter avgången, dock att uppskov med utbetalning av belopp understigande 100 kronor icke skulle äga rum. I fråga om ersättningsrättens upphörande vid erhållande eller avböjande av annan statstjänst skulle gälla vad som föreslagits beträffande upphörande av förtidspension.

Riksdagen biföll det förslag, som i enlighet med vad departementschefen sålunda tillstyrkt framlades i propositionen. I sin skrivelse i ämnet (nr 277) uttalade riksdagen, att vad departementschefen yttrat i fråga om utvägar till beredande av fortsatt anställning i statens tjänst för ifrågavarande tjänstemän syntes vara värt allt beaktande och att riksdagen ville för sin del kraftigt understryka vikten av att de möjligheter, som i oförmälda hänseenden föreläge, bleve av vederbörande myndigheter noggrant tillvaratagna. Därest så skedde, ville det synas, som om mera omfattande åtgärder för bistånd åt ifrågavarande tjänstemän i anledning av järnvägsbyggnadsverksamhetens inskränkning knappast skulle bliva behövliga.

Med anledning av en av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 17 december 1930 gjord framställning framlade Kungl. Maj:t i proposition nr 107 till 1931 års riksdag förslag om beviljande — i överensstämmelse med de grunder, som godkänts av 1930 års riksdag — av förtidspension åt ytterligare 5 och avskedersättning åt ytterligare 2 vid statens järnvägsbyggnader anställda tjänstemän. Dessa tjänstemän beräknades komma att bliva entledigade från och med den 1 maj 1931.

I sin sistberörda framställning hade järnvägsstyrelsen anfört bland annat, att — trots det genom riksdagens beslut fortsatta inlandsbanebygget och oaktat några tjänstemän erhållit befattningar utom verket — så vitt styrelsen då kunde se det icke syntes vara möjligt att i erforderlig utsträckning bereda fortsatt anställning för all anställd personal vid statens järnvägsbyggnader.

Ett bifall till förevarande framställning avsåge emellertid styrelsen att icke utnyttja under andra förhållanden än om så visade sig oundgängligen nödvändigt. Skulle sålunda framdeles tillfälle yppa sig att behålla någon eller några av ifrågavarande tjänstemän kvar i tjänst, skulle något entledigande givetvis icke ifrågakomma.

Riksdagen biföll jämväl sistnämnda proposition (riksd. skr. nr 99).

I skrivelse den 21 december 1935 har nu *järnvägsstyrelsen* hemställt, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen utverka medgivande till förtidspension eller avskedersättning åt ytterligare ett antal tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader. Styrelsen har därvid till en början beträffande skälen för vidtagande av sådan åtgärd anfört huvudsakligen följande:

Med avslutande av nu pågående arbeten för färdigställandet av den nordligaste delen av inlandsbanan mellan Arvidsjaur och Jokkmokk, vilket beräknas kunna ske under loppet av år 1937, kommer den av statens järnvägar bedrivna järnvägsbyggnadsverksamheten att — såvitt nu kan bedömas — helt upphöra. Med hänsyn härtill har styrelsen under senare tid sökt, i den mån så låtit sig göra, att successivt avveckla denna verksamhet. Sålunda har styrelsen bland annat sökt överflytta den tjänstemannapersonal, som haft sysselsättning vid järnvägsbyggnaden, till de trafikerade bandelarna. Genom sådan åtgärd samt på grund av avgång från tjänsten har antalet dylik personal nedbringats så, att det nu utgör det dock likväl höga antalet av inalles 71. Av dessa tjänstemän, vilka samtliga på ett undantag när äro fast anställda, kunna inom loppet av de närmaste 13 månaderna 4 tilldelas ålderspension och 2 förtidspension enligt gällande bestämmelser. Av de övriga tjänstemännen — 65 stycken — hava för närvarande 16 kunnat beredas tillfällig sysselsättning vid trafikerade linjerna. Huruvida denna anställning kan bli av stadigvarande art, så att överflyttning av tjänstemännen kan verkställas, liksom i vad mån överflyttning till de trafikerade linjerna av ytterligare personal kan ifrågakomma framdeles, kan nu icke med visshet bedömas. Då styrelsen ansett det vara av stort ekonomiskt intresse såväl för verket som för den berörda personalen, att sådan överflyttning kommer till stånd, kommer styrelsen framgent liksom hittills att låta sig angeläget vara att noggrant tillvarata alla möjligheter i sådant avseende.

Även med beaktande av det nu anförda ävensom det förhållandet att sysselsättning i någon omfattning måhända kan beredas tjänstemannapersonalen vid statens järnvägsbyggnader i annan statstjänst, torde det dock icke kunna undvikas, att sagda personal i viss utsträckning entledigas, när byggnadsverksamheten upphör. Antalet tjänstemän, som sålunda kunna komma att bli entledigade, utgör högst 65. Anställningstiden för dessa tjänstemän — frånräknat tre, som enligt tidigare beslut redan äro berättigade till avskedsersättning vid eventuellt entledigande — framgår av följande tablå, i vilken anställningstiden beräknats med avseende på förhållandena vid utgången av år 1936:

Anställningstid i hela år den 31 december 1936:

	8—9	10—14	15—19	20—24	25—29	30 och däröver
<i>Tekniska tjänstemän.</i>						
Ingenjörer och ritare	—	—	2	6	2	4
Schaktmästare, maskinister	2	3	4	6	6	3
Summa	2	3	6	12	8	7
<i>Kamerala tjänstemän.</i>						
Förrådsmästare, kansliskrivare och kontorister	—	—	1	8	13	2
Samtliga	2	3	7	20	21	9

Dessa tjänstemän beräknas vid sagda tidpunkt hava uppnått en levnadsålder av

34 stycken.....	50 år och däröver
14 »	45—49 år
6 »	40—44 »
6 »	30—39 » och
2 »	27 år.

Sålunda komma ej mindre än 54 stycken att vid utgången av år 1936 hava uppnått en ålder av 40 år och däröver, och 50 stycken kunna vid nämnda tidpunkt räkna en tjänstetid vid statens järnvägsbyggnader av 20 år och däröver. Om uppdelning av tjänstemännen göres med hänsyn till såväl tjänstetid som levnadsålder, befinnes, att 46 stycken hava en tjänstetid av minst 20 år och en levnadsålder av 45 år och däröver samt att 14 stycken, som icke uppnått denna tjänstetid och levnadsålder, dock hava en tjänstetid av minst 10 år och en levnadsålder av 30 år och däröver. Denna uppdelning har legat till grund vid upprättandet av två vid styrelsens skrivelse fogade tablåer, upptagande tablå 1 de förstnämnda och tablå 2 de sistnämnda tjänstemännen.

Styrelsen tillåter sig hänvisa till vad styrelsen år 1928 framhöll angående svårigheten för att icke säga omöjligheten för befattningshavare, vilkas praktiska utbildning och verksamhet varit förlagd till järnvägsbyggnadsfacket — inom vilket lågkonjunktur vore rådande — att erhålla ny anställning i den öppna marknaden. Styrelsen framhöll, att detta gällde i alldeles särskild grad de tjänstemän, som uppnått en så relativt hög levnadsålder som 45 år och däröver. Men även för dem, som icke uppnått denna ålder men dock vore över 30 år, förelåge svårighet — om än icke i lika hög grad — att med utsikt till framgång upptaga konkurrensen med andra om anställning i den öppna arbetsmarknaden. Vad som gällde då, gäller även nu. Några omständigheter, som skulle kunna anses hava förbättrat utsikterna till arbetsanställning för denna personal med dess speciella utbildning, hava icke sedan dess inträffat. Tvärtom måste sägas, att utsikterna därtill under tiden försämrats. Å andra sidan föreligga nu större skäl än då för att staten skall bereda ekonomiskt stöd åt dessa tjänstemän, vilka i anledning av verksamhetens upphörande måste mot sin vilja entledigas, enär de nu kunna uppvisa en längre anställningstid i statens tjänst. Hårtill kommer, att de flesta av tjänstemännen under mellantiden inbetalt avgifter till den med statens medverkan inrättade pensionskassan för icke ordinarie personal och efter den 1 juli 1935 haft att vidkännas pensionsavdrag enligt civila tjänstepensionsreglementet. Starka billighetsskäl tala sålunda för att staten ekonomiskt bispriinger den tjänstemannapersonal vid statens järnvägsbyggnader, som kommer att ofrivilligt entledigas.

Beträffande frågan, på vilket sätt och i vilken omfattning dessa stödåtgärder böra företagas, har styrelsen erinrat om de förut omförmälda besluten vid 1930 och 1931 års riksdagar samt de grunder, som därvid tillämpades för fastställande av förtidspension och avskedsersättning. Därefter fortsätter styrelsen:

Förtidspension beviljades åren 1930 och 1931 åt sammanlagt 8 namngivna tjänstemän. Av dessa hava fem kommit i åtnjutande därav, en har redan erhållit och en kommer inom närmaste tiden att erhålla ålderspension enligt civila tjänstepensionsreglementet och en har fortfarande anställning vid statens järnvägsbyggnader. Den sistnämnde, som sedan beslutet om förtidspension meddelades erhållit befördran till högre befattning, föreslås nu att erhålla förtidspension i den nu innehavda befattningen.

Avskedsersättning beviljades åren 1930 och 1931 till sammanlagt 9 namngivna tjänstemän. Ingen av dessa har dock kommit i åtnjutande av ersättningen. Två av dem hava övergått till annan likvärdig statstjänst, en har överflyttats till de trafikerade linjerna och sex hava fortfarande anställning vid statens järnvägsbyggnader. Av de sex sistnämnda fylla tre numera fordringarna för erhållande av förtidspension enligt de åren 1930 och 1931 bestämda förutsättningarna och hava upptagits å tablå 1 bland de till förtidspension föreslagna. De tre återstående, vilka fortfarande icke

fylla fordringarna för erhållande av förtidspension, hava sålunda tidigare beviljats förmånen av avskedsersättning att utgå vid entledigandet från statens järnvägsbyggnader, varför framställning i sådant avseende icke erfordras beträffande dem, och följaktligen hava de icke upptagits å tablå 2 bland de till avskedsersättning föreslagna.

Vidkommande frågan om understöd till de tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader, som vid denna verksamhets upphörande komma att entledigas från sin tjänst, vill styrelsen framhålla, att civila tjänstepensionsreglementet enligt Kungl. Maj:ts beslut den 31 maj 1935 skall äga tillämpning å fast anställda tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader. Såsom nyss framhållits äro samtliga de tjänstemän, som kunna komma att entledigas, fast anställda med undantag av en, som är extra tjänsteman. Den sistnämnde, vilken för närvarande åtnjuter tjänstledighet, innehar vid utgången av år 1936 en ålder av 27 år och har haft anställning vid statens järnvägsbyggnader under en tid av cirka 7 1/2 år. Då han sålunda icke fyller fordringarna för erhållande av förtidspension eller avskedsersättning, har styrelsen ansett honom icke böra komma i fråga till understöd vid entledigande. De övriga 61 tjänstemännen äro enligt civila tjänstepensionsreglementet berättigade att på grund av eventuellt entledigande erhålla uppskjuten livränta. Med hänsyn därtill att uppskjuten livränta enligt reglementets bestämmelser skall utgå först sedan vederbörande uppnått den ålder, som tillämpats såsom pensionsålder vid beräkning av intjänt pension, synes livräntan enligt styrelsens mening icke fylla skäligen krav på understöd till de tjänstemän, som nu äro i fråga. De tjänstemän, som vid entledigandet uppfylla fordringarna för erhållande av understöd, böra erhålla detta i samband med entledigandet. En av de fast anställda tjänstemännen, som kan komma att entledigas, har dock icke nått den levnadsålder och ej heller haft anställning under den tidrymd, som enligt förut angivna förutsättningar krävas för erhållande av understöd. Därest han kommer att entledigas, kan icke annan ersättning komma i fråga till honom än den, som vid uppnådd pensionsålder utgår i form av uppskjuten livränta. De, som hava tillerkänts eller komma att tillerkännas understöd i form av avskedsersättning, äga enligt Kungl. Maj:ts förenämnda beslut den 31 maj 1935 rätt att uppbära en tredjedel av uppskjuten livränta. Däremot äga enligt samma beslut tjänstemän, som hava tillerkänts eller komma att av statsmakterna tillerkännas förtidspension — till skillnad från den enligt civila tjänstepensionsreglementets 17 § utgående förtidspensionen här benämnd särskild förtidspension — icke rätt till uppskjuten livränta.

Då civila tjänstepensionsreglementet är tillämpligt å nu berörd tjänstemannapersonal, synes det principiellt riktigast att söka finna en lösning av frågan om särskild förtidspension på grund av detta reglementes bestämmelser. Sålunda synes det styrelsen kunna upptagas till prövning, huruvida dylik pension vid entledigandet skulle kunna utgå med så stor del av det i sagda reglemente för vederbörande tjänsteman fastställda pensionsunderlaget, som svarar mot antalet intjänta år, beräknade enligt reglementets föreskrifter. Styrelsen har därför verkställt en undersökning angående storleken av den särskilda förtidspension, som enligt sagda beräkningssätt skulle komma att utgå. Undersökningen har emellertid visat, att dessa pensionsbelopp bliva för de flesta av tjänstemännen och särskilt för de lägst avlönade avsevärt lägre än dem, som komma att utgå enligt beräkningar, verkställda efter de av Kungl. Maj:t och riksdagen förut fastställda grunderna. På grund härav anser styrelsen nämnda beräkningssätt icke böra komma i fråga. Däremot anser styrelsen det nödvändigt att vid bestäm-

mandet av den pension, som skall utgå vid uppnådd pensionsålder, helt följa de i civila tjänstepensionsreglementet givna föreskrifterna.

Med hänsyn till vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen tillstyrkt, att de tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader, som komma att entledigas, tillerkännas särskild förtidspension eller avskedsersättning under de förutsättningar, som av Kungl. Maj:t i förutnämnda propositioner förordats och av riksdagen åren 1930 och 1931 fastställts. Särskild förtidspension skulle sålunda tillerkännas sammanlagt 46 tjänstemän, som vid utgången av år 1936 beräknas hava uppnått en levnadsålder av minst 45 år och som då hava en anställningstid i statens järnvägsbyggnaders tjänst av minst 20 år. Avskedsersättning skulle utgå till inalles 14 tjänstemän, som icke fylla fordringarna för erhållande av särskild förtidspension men som vid nyssnämnda tidpunkt hava en ålder och anställningstid av minst 30 respektive 10 år. Den särskilda förtidspension ävensom avskedsersättning, som skulle utgå vid entledigandet, skulle till beloppen bestämmas enligt grunderna i förutnämnda propositioner och riksdagens beslut. Vederbörande skulle sålunda erhålla i särskild förtidspension så mycket av $\frac{2}{3}$ av det för honom gällande pensionsunderlaget (statspensionen) enligt 1917 års reglemente för pensionering av icke ordinarie personal vid statens järnvägar, som motsvarar intjänta år jämte den tid, som återstår till uppnådd pensionsålder, varvid tjänstårsberäkningen skulle ske enligt sistnämnda reglemente, dock att 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. Tilläggsförmåner enligt kungörelsen nr 360/1922 (pensionstillägg) och nr 280/1925 (pensionsförhöjning I) skulle i förekommande fall utgå å den särskilda förtidspensionen. Beloppet av förtidspensionen skulle dock icke i något fall få överstiga, vad vederbörande enligt civila tjänstepensionsreglementet är berättigad att erhålla vid uppnådd pensionsålder. För den, som erhåller särskild förtidspension, skulle, om han så önskar, civila tjänstepensionsreglementet äga tillämpning efter entledigandet intill uppnådd pensionsålder med rätt för honom att, därest han å särskilda förtidspensionen vidkännes vederbörligt pensionsavdrag, vid uppnådd pensionsålder utbekomma den ålderspension, vartill han enligt sagda reglemente kan vara berättigad. Beträffande avskedsersättning skulle gälla, att maximibeloppet bestämmas för schaktmästare, maskinist och utsättare till samma belopp, som redan fastställts för kontorist, nämligen 6,800 kronor.

I fråga om upphörande av rätten till den särskilda förtidspensionen och avskedsersättningen skulle enligt järnvägsstyrelsens förslag gälla vad i sådant hänseende blivit bestämt åren 1930 och 1931.

Styrelsen har tillika föreslagit, att kostnaderna för den särskilda förtidspensioneringen och för avskedsersättningen skulle bestridas av statens järnvägars medel.

Då styrelsen, såsom förut framhållits, för närvarande icke kunnat med visshet avgöra, i vilken omfattning tjänstemannapersonal vid statens järnvägsbyggnader, som komme att entledigas vid byggnadsverksamhetens upp-

hörande, kunde komma att överflyttas till de trafikerade linjerna eller att beredas annan, i väsentlig mån likvärdig anställning i statens tjänst, har styrelsen hemställt, att det begärda medgivandet måtte få avse samtliga ifrågavarande, å de vid styrelsens skrivelse fogade tablåerna 1 och 2 angivna tjänstemän.

Med anledning av järnvägsstyrelsens nyss återgivna skrivelse har *tjänstemannaföreningen vid statens väg- och vattenbyggnader* inkommit med en till Kungl. Maj:t ställd skrift, däri föreningen gjort framställning i syfte att fortsatt statsanställning måtte beredas tjänstemännen vid statens järnvägsbyggnader eller, om detta icke i full utsträckning kunde ske, att övertaliga tjänstemän måtte, i likhet med vad som i motsvarande fall skulle hava ägt rum beträffande ordinarie befattningshavare, överföras å indragningsstat. Tillika har föreningen, under förutsättning att proposition om förtidspension och avskedsersättning komme att föreläggas riksdagen, hemställt om vissa ändringar av de av järnvägsstyrelsen föreslagna villkoren för beviljande av dylik pension eller ersättning och i grunderna för beräkningen därav i syfte att giva tjänstemännen en förmånligare ställning än enligt järnvägsstyrelsens förslag.

Till följd av remiss har *statskontoret* den 29 februari 1936 avgivit utlåtande i ärendet och därvid anfört bland annat följande:

Järnvägsstyrelsen har förklarat sig icke kunna för närvarande avgöra, i vilken omfattning tjänstemannapersonal vid statens järnvägsbyggnader, som komme att entledigas vid byggnadsverksamhetens upphörande, kunde komma till överflyttas till de trafikerade linjerna eller beredas annan, i väsentlig mån likvärdig anställning i statens tjänst. Svårigheten att överblicka förhållandena av ifrågavarande art synes statskontoret framgå därav, att, enligt vad i framställningen uppgivits, av de 8 namngivna tjänstemän, som av riksdagen under åren 1930 och 1931 beviljades förtidspension, hittills allenast 5 kommit i åtnjutande därav, medan en erhållit ålderspension enligt civila tjänstepensionsreglementet och en annan inom den närmaste tiden torde komma i åtnjutande av sådan förmån, varjämte en alltjämt innehar anställning vid statens järnvägsbyggnader. Avskedsersättning, som under nyssnämnda år beviljades 9 namngivna tjänstemän, har hittills i intet fall av järnvägsstyrelsen utgivits. Det synes statskontoret med hänsyn till anförda förhållanden kunna ifrågasättas, huruvida tillräcklig anledning föreligger att nu för riksdagen framlägga förslag till ordnande av frågan om beredande av förtidspension eller avskedsersättning åt det jämförelsevis stora antal tjänstemän, som i framställningen avses. Enligt statskontorets mening tala vissa skäl för att berörda spörsmål göres till föremål för prövning i varje särskilt fall, sedan klarhet vunnits, att vederbörande tjänsteman icke kunnat överflyttas till annan verksamhet i statens järnvägars eller annan statlig tjänst.

Därest emellertid övervägande skäl skulle anses föreligga att nu till behandling upptaga frågan i den omfattning, som i järnvägsstyrelsens skrivelse förutsättes, vill statskontoret framhålla vissa betänkligheter mot att vid sidan av gällande pensionsbestämmelser tillskapa ett särskilt pensioneringssystem för nu ifrågavarande kategori av tjänstemän. Då riksdagen, såsom förut nämnts, tidigare i princip antagit detta system för andra likartade fall och då någon förtidspensionering med tillämpning av civila tjänstepensionsregle-

mentets regler för förtidspension här icke kan ifrågakomma, anser sig statskontoret dock icke böra motsätta sig järnvägsstyrelsens förslag i ämnet, varvid likväl på en punkt en modifikation synes påkallad.

Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle å förtidspensionen i förekommande fall utgå tilläggsförmåner enligt kungörelserna den 15 juni 1922 (nr 360) och den 18 juni 1925 (nr 280). Detta skulle visserligen stå i överensstämmelse med vad som tillämpats beträffande de förtidspensioner, som beviljades i enlighet med riksdagens beslut åren 1930 och 1931. Då emellertid de pensioner, varom i fall av denna art är fråga, torde vara att betrakta såsom reglerade, finner statskontoret tillräckliga skäl knappast föreligga för medgivande av berörda tilläggsförmåner, i synnerhet som de föreslagna pensionsbeloppen beräknats efter högre pensionsunderlag än som för motsvarande lönegrader fastställts i civila tjänstepensionsreglementet.

De av järnvägsstyrelsen verkställda beräkningarna av pensionsbeloppen och avskedsersättningarna hava i övrigt icke givit statskontoret anledning till erinran.

I anledning av den av tjänstemannaföreningen vid statens väg- och vattenbyggnader gjorda framställningen, vilken genom särskild remiss överlämnats till statskontoret, har ämbetsverket, under hänvisning till vad i dess utlåtande anförts och då statskontoret jämväl med hänsyn till konsekvenserna ansett sig icke kunna tillstyrka ökade förmåner utöver vad järnvägsstyrelsen föreslagit, hemställt, att denna framställning icke måtte till någon åtgärd föranleda.

Tjänstemannaföreningen har därefter till Kungl. Maj:t inkommit med en ytterligare skrift i ärendet. Föreningen har därvid bland annat hemställt, att frågan om förtidspension och avskedsersättning måtte göras till föremål för prövning i varje särskilt fall, varjämte föreningen anhållit, att pensions-tillägg och pensionsförhöjning måtte, på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, få utgå å de förtidspensioner, som kunde komma att beviljas.

Såsom järnvägsstyrelsens framställning utvisar, finnas för närvarande vid *Departements-
chefen.* statens järnvägsbyggnader 71 tjänstemän, av vilka samtliga med undantag av en äro fast anställda. Av de 70 fast anställda befattningshavarna beräknas 6 komma att inom det närmaste året avgå ur tjänst med ålderspension eller förtidspension enligt reglerna i civila tjänstepensionsreglementet, vilket från och med den 1 juli 1935 — dock med iakttagande av vissa särskilda bestämmelser — äger tillämpning å de fast anställda tjänstemännen vid statens järnvägsbyggnader. Av återstående 64 fast anställda tjänstemän hava 3 redan genom beslut vid 1930 och 1931 års riksdagar berättigats att vid avgången komma i åtnjutande av avskedsersättning. Då dessa alltjämt icke uppfylla de nämnda år uppställda och av järnvägsstyrelsen även nu föreslagna villkoren för erhållande av särskild förtidspension, inbegripas de icke i järnvägsstyrelsens föreliggande framställning. Bland de övriga tjänstemännen finnes en, som på grund av levnadsålder och tjänstetid varken fyller villkoren för förtidspension eller ansetts kunna ifrågakomma till erhållande av avskedsersättning. Antalet av de i järnvägsstyrelsens framställning berörda

tjänstemännen utgör alltså 60, av vilka 46 föreslås till erhållande av förtidspension och 14 till erhållande av avskedsersättning.

De till förtidspensionering ifrågasatta tjänstemännen utgöras av 1 förste sektioningenjör (lönegrad 27), 7 biträdande ingenjörer (lönegrad 22), 2 underingenjörer (lönegrad 20), 1 förste schaktmästare (lönegrad 16), 2 ritare (lönegrad 15), 4 förrådsmästare (lönegrad 12), 9 schaktmästare (lönegrad 12), 1 kansliskrivare (lönegrad 11), 1 maskinist (lönegrad 10), 15 kontorister (lönegrad 8) och 3 reparatörer (lönegrad 8). Av de till erhållande av avskedsersättning föreslagna tjänstemännen äro 2 ritare (lönegrad 15), 2 schaktmästare (lönegrad 12), 1 maskinist (lönegrad 10), 4 kontorister (lönegrad 8) och 5 utsättare (lönegrad 7).

Av de fast anställda tjänstemännen vid järnvägsbyggnaderna hava, enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, 16 stycken för närvarande tillfällig sysselsättning vid de trafikerade linjerna. Styrelsen säger sig emellertid icke kunna för närvarande med visshet bedöma, huruvida denna sysselsättning kan bliva av stadigvarande art, liksom ej heller i vad mån härutöver tjänstemannapersonal vid statens järnvägsbyggnader kan komma att efter avgång från järnvägsbyggnadsstaten beredas annan anställning i statens tjänst. På grund härav har styrelsen låtit sin framställning avse samtliga de 60 befattningshavare, vilka uppfylla av styrelsen föreslagna villkor för erhållande av förtidspension eller avskedsersättning. Styrelsen har emellertid härvid anfört, att då det vore av stort ekonomiskt intresse såväl för verket som för den berörda personalen, att överflyttning till annan statstjänst komme till stånd, styrelsen skulle framgent liksom hittills låta sig angeläget vara att noggrant tillvarataga alla möjligheter i sådant avseende.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen sålunda yttrat vill jag, efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet, för egen del betona angelägenheten av att alla de utvägar begagnas, vilka kunna stå till buds för beredande av annan anställning åt personal, som icke längre erfordras vid statens järnvägsbyggnader. I främsta rummet bör givetvis överflyttning till statens järnvägars trafikerade linjer äga rum i all den utsträckning, detta kan ske, men därjämte bör tillses, i vad mån anställning kan beredas vederbörande i annan statstjänst, varvid i första hand synes kunna ifrågakomma anställning vid statens vattenfallsverks samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsföretag.

Utnyttjas de möjligheter, som sålunda kunna yppas för annan användning i statens tjänst av de ifrågavarande tjänstemännens arbetskraft, vill det förefalla, som om ett särskilt pensionerings- och ersättningsförfarande skulle behöva tillgripas endast för ett mindre antal av dessa tjänstemän. Det kan vid sådant förhållande synas tveksamt, huruvida i enlighet med järnvägsstyrelsens framställning understödsfrågan för den övertaliga personalen nu bör på en gång underställas riksdagens prövning i avseende å all den personal, för vilken ersättning kan ifrågakomma, eller om icke i överensstämmelse med statskontorets i första hand framställda förslag berörda spörsmål borde göras till föremål för prövning i varje särskilt fall, sedan klarhet

vunnits, i vad mån övergång till annan verksamhet i statlig tjänst icke kunnat äga rum. Då emellertid nu är fråga om entlediganden i samband med slutlig avveckling av järnvägsbyggnadsverksamheten och då inhämtade upplysningar bibragt mig den uppfattningen, att järnvägsstyrelsen för att kunna verkställa avvecklingen av nämnda verksamhet på ett ur ekonomisk synpunkt rationellt sätt om möjligt bör på förhand äga besked om statsmakternas ställning till den förevarande ersättningsfrågan i dess helhet, vill jag icke motsätta mig järnvägsstyrelsens hemställan härutinnan. Det synes dock icke erforderligt att påkalla riksdagens beslut beträffande varje särskild befattningshavare, utan riksdagens medgivande torde böra avse allenast villkoren för erhållande av förtidspension eller avskedsersättning samt de allmänna grunderna för förmånernas bestämmande. Lämpligt synes vara, att beslut i frågan, huruvida förtidspension eller avskedsersättning enligt dessa villkor och grunder i de särskilda fallen skall utgå, efter framställning av järnvägsstyrelsen meddelas av Kungl. Maj:t.

Mot de av järnvägsstyrelsen föreslagna villkoren för rätt till förtidspension och avskedsersättning har jag intet att erinra.

Beträffande grunderna för bestämmande av ifrågavarande förmåner finner jag mig kunna i huvudsak biträda järnvägsstyrelsens förslag. Detta förslag överensstämmer med vad som beslutats i de 1930 och 1931 års riksdagar underställda ärendena om förtidspension och avskedsersättning åt vissa befattningshavare vid järnvägsbyggnaderna, dock med ett par av civila tjänstepensionsreglementets tillämpning å ifrågavarande personal betingade avvikelser. Dessa avvikelser innebära *dels* att för den, som erhåller särskild förtidspension, civila tjänstepensionsreglementet skall, där befattningshavaren så önskar, i tillämpliga delar gälla efter entledigandet intill uppnådd pensionsålder med rätt för honom att, därest han å förtidspensionen vidkännes pensionsavdrag, vid uppnådd pensionsålder i stället för den särskilda förtidspensionen utbekomma den ålderspension, vartill han enligt sagda reglemente kan vara berättigad, *dels ock* att beloppet av förtidspensionen icke i något fall må överstiga vad vederbörande enligt civila tjänstepensionsreglementet är berättigad att erhålla vid uppnådd pensionsålder.

I enlighet med vad järnvägsstyrelsen föreslagit och även tidigare tillämpats bör vid bestämmandet av den förtidspension, som vid entledigandet må tillkomma vederbörande, såsom tjänstår tillgodoräknas även den tid, som återstår intill uppnåendet av gällande pensionsålder. Härvid bör så anses, som om vederbörande även under sistnämnda tid innehaft sin senaste befattning. I anledning härav bör, vilket icke synes hava iakttagits vid de inom järnvägsstyrelsen verkställda beräkningarna, föreskriven medeltalsberäkning av pensionsunderlag i fall, då den senaste befattningen icke innehafts under fem år, hänföras till tiden för uppnåendet av pensionsåldern.

Med avseende å rätten till tilläggsförmåner å förtidspension har statskontoret ansett, att pensionstillägg enligt kungörelsen den 15 juni 1922 (nr 360) och pensionsförhöjning enligt kungörelsen den 18 juni 1925 (nr 280) icke borde utgå å sådan pension. Skälet härför är i främsta rummet, att de

pensionsunderlag enligt 1917 års reglemente för pensionering av icke ordinarie personal vid statens järnvägar, som skola läggas till grund för bestämmande av förtidspensionen, äro beräknade i förhållande till nyreglerade lönebelopp. Härtill kommer, att dessa underlag i förevarande fall på grund av den i 1917 års reglemente tillämpade principen om underlagens bestämmande i relation till löneklassbeloppen något överstiga de pensionsunderlag, som enligt civila tjänstepensionsreglementet och förenämnda brev den 31 maj 1935 gälla för motsvarande befattningar. Vad statskontoret sålunda anmärkt är uppenbarligen i och för sig riktigt. Emellertid är att märka, att nämnda tilläggsförmåner — visserligen mot vad som rätteligen bort ske — för närvarande författningsenligt utgå å pensioner, vilka bestämts enligt 1917 års numera upphävida reglemente, och enligt 1930 och 1931 års riksdagens beslut jämväl beviljats å särskilda förtidspensioner åt övertaliga tjänstemän vid järnvägsbyggnaderna. På grund härav synes det knappast vara förenligt med rättvisa och billighet att nu undantaga de här förevarande övertaliga tjänstemännen från åtnjutande av motsvarande tillägg å förtidspensionerna. Ett medgivande i detta fall av dylika tilläggsförmåner, vilka vid det framtida tillträdet av ålderspension enligt civila tjänstepensionsreglementet komma att bortfalla, skulle innebära, att tjänstemännen under tiden mellan entledigandet och pensionsålderns uppnående få uppbära något högre totala pensionsbelopp än som bort ifrågakomma med hänsyn därtill att pensionsunderlagen rätteligen äro att anse såsom nyreglerade och att pensionerna följaktligen ej bort ökas med pensionstillägg och pensionsförhöjning. Pensionen skulle med andra ord under tiden mellan entledigandet och pensionsåldern i viss mån få karaktären av en övergångslön för att sedermera vid pensionsåldern övergå till en vanlig nyreglerad ålderspension. Då detta resultat med hänsyn till avgångsanledningen sakligt sett icke synes vara obefogat, har jag ansett mig böra även på denna punkt biträda järnvägsstyrelsens förslag.

Såsom av det föregående framgår, avser järnvägsstyrelsens förevarande framställning allenast anställningshavare i tjänstemannaställning vid statens järnvägsbyggnader. Jag vill emellertid omnämna, att från svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundet, övre Norrlands distrikt, den 6 mars 1936 inkommit en framställning om beredande av förtidspension jämväl åt äldre arbetare vid statens järnvägsbyggnader, som i anledning av järnvägsbyggnadsverksamhetens upphörande ginge miste om sin anställning. Denna framställning har remitterats till järnvägsstyrelsen för utlåtande. Innan dylikt utlåtande inkommit, torde det icke vara möjligt att bedöma, huruvida förtidspensionering av arbetarpersonal bör ifrågakomma och i sådant fall efter vilka grunder en dylik pensionering bör äga rum. Jag förutsätter emellertid, att Kungl. Maj:t skall, därest så finnes påkallat, kunna i avvaktan på slutligt avgörande av nämnda spörsmål i särskilda fall av trafikmedel bevilja tillfälliga understöd med skäligen belopp.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag här förordat, meddela bestämmelser rörande förtidspension och avskedsersättning åt vissa tjänstemän vid statens järnvägsbyggnader.

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

Ur protokollet:

Erland Ljungberg.