

Nr 16.

Av herr **Arne**mark, om pensionstillägg åt f. d. expeditiönsföreståndaren Claes Edvard Eriksson.

Vid uppnådd pensionsålder avgick f. d. expeditiönsföreståndaren Claes Edvard Eriksson den 30 september 1932 från sin befattning som expeditiönsföreståndare vid statens järnvägar. Han tillerkändes då avkortad pension med 3,372 kronor per år — full pension skulle hava uppgått till 4,200 kronor — beroende på att han erhöU *ordinarie* anställning vid statens järnvägar först den 1 juli 1913 och sålunda fick räkna delägarskap i statens järnvägars pensionsinrättning endast från sistnämnda tidpunkt.

Eriksson innehade emellertid under åren 1889—1903 *ordinarie* folkskollärarebefattning i Nordmarks församling i Värmland. Åren 1902—1903 åtnjöt han dock tjänstledighet från lärarbefattningen. På grund av håg och fallenhet för järnvägstjänst hade han år 1901 övergått i tjänst hos Karlstad—Munkfors järnväg och innehade där under tiden $\frac{1}{11}$ 1901— $\frac{30}{10}$ 1908 olika befattningar, på sistone som t. f. stationsinspektor vid Karlstad Hamn station. Då statens järnvägar den 1 november 1908 övertog trafikskötseln vid denna station, överfördes Eriksson i statens järnvägars tjänst.

På grund av omständigheter, som icke äro beroende av Erikssons eget förvållande — bl. a. på grund av långvariga avtalsförhandlingar mellan järnvägen och dess personal och sedermera förhandlingarna med statens järnvägar om övertagandet av trafikskötseln vid Karlstad Hamn station — kom frågan om hans anställning som *ordinarie* tjänsteman vid Karlstad—Munkfors järnväg att ideligen uppskjutas, så att Eriksson vid antagandet i statens järnvägars tjänst kom att anställas som extra *ordinarie* tjänsteman av högre grad. Därefter fick han vänta på sin *ordinarie* anställning till 1913, då han utnämndes till *ordinarie* stationsskrivare. År 1917 befordrades Eriksson till förste stationsskrivare med placering som föreståndare för godsexpeditionen vid Göteborg S. J. hamnbana och vann han år 1930 sin slutliga befordran till expeditiönsföreståndare vid Göteborgs Central.

Såsom folkskollärare var Eriksson under cirka 14 år ansluten till Folkskollärarnas pensionsinrättning och har sedermera på grund av sin övergång i statens järnvägars tjänst innehaft tjänstepensionsrätt vid statens järnvägar i cirka 19 år. Tillsammans har han sålunda varit ansluten till av staten understödda eller upprättade tjänstepensionsinrättningar i drygt 33 år. Med hänsyn härtill skulle han, därest hans pensionering ägt rum ett par år senare eller efter det att det nya civila pensionsreglementet kommit i tillämpning, varit berättigad till erhållande av full pension.

Under framhållande härav och åberopande bland annat av de säregna omständigheter, som gjort, att Eriksson, oaktat han varit anställd i järnvägs-

tjänst i 31 år, icke kunnat erhålla tjänstepensionsrätt förrän efter cirka 12 års järnvägstjänst, anhöll Eriksson den 25 juni 1934 i underdånig framställning till Konungen att komma i åtnjutande av full pension som expeditionsföreståndare eller alternativt, att han genom fyllnadspension eller på annat sätt som prövades skäligt måtte av de för egen och familjens pensionering under läraretiden erlagda avgifter jämte ränta få åter så mycket, som med rättvisa och billighet kunde vara förenligt, samt att eventuell pensionsförhöjning, fyllnadspension eller livränta finge beräknas från hans avgång ur statens järnvägars tjänst.

Yttrande över denna ansökan infordrades från järnvägsstyrelsen och statskontoret.

Järnvägsstyrelsen anförde i utlåtande av den 14 augusti 1934, att, därest det år 1934 fastställda civila pensionsreglementet varit å honom tillämpligt, sökanden skulle hava ägt rätt att få räkna tjänsteår i pensionshänseende jämväl för lärartiden. Även om väl reglementet icke kunde givas retroaktiv tillämpning för nu avsedda fall, syntes det enligt styrelsens mening icke omöjligt, att sökanden på annat sätt bereddes en häremot svarande förmån, exempelvis i form av ett av statsmakterna medgivet pensionstillägg. Styrelsen ville i samband härmed *dels* vitsorda, att sökanden under hela sin tjänstetid gjort sig känd som en synnerligen nitisk och duglig tjänsteman, *dels* ock framhålla, att, såvitt styrelsen kunde förutse, ett bifall till framställningen i en eller annan form icke kunde förväntas medföra några icke önskvärda konsekvenser.

På grund av det anförda ansågo sig styrelsen böra tillstyrka, att Kungl. Maj:t, därest Kungl. Maj:t funne sig förhindrad att utan riksdagens hörande tillmötesgå framställningen, måtte förelägga ärendet riksdagens prövning.

Statskontoret yttrade i sitt utlåtande av den 11 september 1934, att vissa billighetsskäl kunde anföras till stöd för ett tillmötesgående av framställningen, men ansågo sig likväl icke kunna tillstyrka bifall med hänsyn till de svåröverskådliga konsekvenserna.

Kungl. Maj:t fann den 21 december 1934 framställningen icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Då jag härmed tillåter mig att bringa denna pensionsfråga under riksdagens prövning och föreslår, att Eriksson måtte komma i åtnjutande av full pension eller 4,200 kronor för år räknat, vill jag som skäl härför till en början taga fäste på vad järnvägsstyrelsen anförde i sitt ovan citerade utlåtande nämligen, att han under hela sin tjänstetid gjort sig känd som en synnerligen nitisk och duglig tjänsteman. Detta omdöme om Eriksson är riktigt och i hög grad välförtjänt. Det är av såväl befäl som kamrater omvitnat, att Eriksson i sin tjänsteutövning ådagalagt ovanlig duglighet och plikttrohet i sitt arbete vid statens järnvägar. Han gick helt upp i sin tjänst och sparade sig aldrig i fråga om bemödanden att ernå förbättrat ekonomiskt resultat för det verk, han tjänade. Hans arbetsdag utsträcktes därför långt utöver, vad som var föreskrivet för ombesörjandet av det löpande arbetet, utan att han därför åtnjöt någon övertidsersättning. Under de år, 1917—1932, då Eriks-

son förestod olika godsexpeditioner i Göteborg, torde dessa hans arbetsinsatser, i form av gods kontroll, initiativ till expeditionsarbetets rationella bedrivande o. s. v., hava varit i ekonomiskt hänseende mycket resultatrikt för statens järnvägar. Till närmare belysning av bland annat detta förhållande anhåller jag att få direkt till vederbörande utskott överlämna avskrift av Erikssons ansökan om pensionstillägg jämte bilagor. Av dessa handlingar framgår därjämte, att Eriksson i ekonomiskt hänseende nu har det knappt.

Då jag icke tvekat att hänskjuta denna pensionsfråga till riksdagens prövning är det emellertid framför allt av den anledningen, att Eriksson i drygt 33 år — alltså under längre tid än som för närvarande erfordras för erhållande av full pension — erlagt avgifter för sin tjänstepensionering samt att han innehaft allmän tjänst i icke mindre än 35 år. Enligt min mening föreligger i detta fall så säregna omständigheter, att ett bifall till denna min motion icke kan medföra några betänkliga konsekvenser i avseende å andra pensionärer.

Då som förut anförts hel pension för expeditionsföreståndare i 21:a lönegraden utgör 4,200 kronor och Eriksson för närvarande i pensionsförmåner uppbär ett årligt belopp av 3,372 kronor, innebär mitt förslag en höjning av pensionen med 828 kronor. Pensionsökningen synes böra utgå av statens järnvägars trafikmedel.

Jag får därför vördsamt hemställa,

att riksdagen ville besluta, att före detta expeditionsföreståndaren vid statens järnvägar Claes Edvard Eriksson skall, räknat från och med den 1 oktober 1932, äga åtnjuta ett årligt pensionstillägg av 828 kronor att utgå av statens järnvägars trafikmedel.

Stockholm den 14 januari 1937.

Gustaf Arnemark.

