

Nr 151

Av herr Antby, angående pensionerna vid de av staten övertagna enskilda järnvägarna.

(Lika lydande med motion nr 123 i Första kammaren)

Frågan om likställighet i princip mellan pensionärer vid av staten övertagna enskilda järnvägar och motsvarande pensionärer vid statens järnvägar har upprepade gånger, senast år 1957, prövats av riksdagen. Andra kammaren har vid ett par tillfällen bifallit yrkanden om utredning och förslag i ovan antytt syfte, medan första kammaren ställt sig avvisande.

Särskilt har pensionerad personal vid Bergslagens järnvägar, som den 1 juli 1947 övertogs av SJ, givit uttryck för missnöje med situationen. Göteborgs stad, huvudaktieägare i BJ, förutsatte vid förhandlingarna inför förstatligandet, att BJ-personalen inte skulle bli sämre ställd i pensionshänseende än pensionärerna vid SJ. Men den blev sämre ställd och är så än i dag. Enligt uppgörelsen erhöll de som avgått ur tjänst före förstatligandet 80 procent av motsvarande statliga pension. Detta innebar en förbättring av tidigare utgående pensioner. När sedermera, kanske något år senare, befattningshavare började avgå som anställda i SJ och fick full SJ-pension framstod emellertid situationen i underlig dager för de tidigare pensionerade. Ett par arbetskamrater med nästan samma tjänstetid och jämförbar tjänsteställning kunde få mycket olika pension. Ett exempel från senare tid kan anföras:

Medan en pensionär vid SJ lyfter en månadspension av 820 kronor får BJ-pensionären nöja sig med 691 kronor.

BJ-pensionärerna förklarar med eftertryck, att de inför förstatligandet fick muntligt löfte om att bli likställda med SJ-pensionärerna. När överenskommelse i alla fall träffades på basis av 80 procent kan visserligen sägas, att pensionärerna från formalistisk synpunkt inte har möjlighet att vinna rättelse, men billighetsskäl talar för att något åtgöres i denna omdiskuterade fråga.

Någon stor ekonomisk fråga är det ingalunda. I statsutskottets utlåtande nr 70 vid 1957 års riksdag, senaste gången frågan var uppe, framhölls att merkostnaderna vid denna tidpunkt skulle uppgå till 3,4 miljoner kronor årligen. Det är mig obekant hur stora de är i år, men i 1957 års penningvärde uttryckt torde de nu vara lägre och blir så för varje år av naturliga skäl. Under diskussionen i andra kammaren 1957 framhöll en talare, att de

Yngsta av pensionärerna torde vara i 70—75-årsåldern. Däröfver känner jag ingenting men förmodar, att det ofta är fråga om pensionärer som mänskligt att döma inte kan ha så många år kvar. Så mycket viktigare bör det vara att staten nu visar en större generositet mot dessa trotjänare i kommunikationsväsendet.

Statsutskottet framhöll i sitt utlåtande 1957, att grundvalarna för 1948 års pensionsbeslut rörande personal vid övertagna järnvägar bör inte »i efterhand rubbas med mindre nya omständigheter tillkommit, som skulle motivera ett ändrat ståndpunktstagande». Kan inte den pågående standardhöjningen i vårt land anses vara en sådan ny omständighet, kanske inte formellt men reellt? De ifråfravarande järnvägspensionärerna är väl värda att nu äntligen få sin pensionsfråga slutgiltigt löst.

Under hänvisning till det anförda föreslås,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär skyndsamt utredning samt förslag om likställighet i princip mellan pensionärer vid av staten övertagna enskilda järnvägar och motsvarande pensionärer vid statens järnvägar.

Stockholm den 22 januari 1964

Sven Antby