

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at privatbanerne selv måtte klare det, og at staten ikke kunne have nogen juridisk forpligtelse til at yde bidrag hertil. Dog erklærede jeg mig villig til at formidle forhandlinger mellem privatbanerne og personaleorganisationerne, for at der om muligt derigennem kunne nås en tilfredsstillende løsning, og sådanne forhandlinger har da også fundet sted under ministeriet for offentlige arbejders ledelse. Privatbanernes repræsentanter har imidlertid under forhandlingerne indtaget det standpunkt, at selvom man gerne så, at der blev ydet de gamle pensionister de ønskede tillæg til deres pension, havde man ingen udvej til at fremskaffe de fornødne midler, og banerne har derfor ikke ment at kunne indgå på en overenskomst om spørgsmålet.

Efter disse forhandlinger stod det mig da klart, at hvis der skulle skaffes disse pensionister en forbedring af deres økonomiske forhold, kunne det kun ske ved, at staten, der som nævnt ikke har nogen forpligtelse her, trådte til. Efter at der har fundet forskellige overvejelser sted mellem finansministeriet og ministeriet for offentlige arbejder om det omfang, hvori en sådan statsstøtte kunne tænkes ydet, har jeg under en forhandling med personaleorganisationerne erklæret mig villig til at søge en bevilling til forbedring af privatbanepensionisternes grundpension i overensstemmelse med principperne i loven af 21. december 1946, medens jeg har ment, at det af principielle grunde og af hensyn til konsekvenserne måtte anses for udelukket at røre ved grundlaget for reguleringstillæggets beregning. Som forslaget er formuleret, forstår jeg, at de ærede medlemmer, der har stillet det, er enige i, at det er loven af 1946 og kun denne, der kan motivere, at staten træder hjælpende til.

De årlige udgifter for staten ved en sådan regulering er opgjort til ca. $\frac{1}{2}$ mill. kr., hvortil dog kommer de beløb, der vil medgå til at forbedre visse særlige kategorier af privatbanepensionisters forhold. Jeg tænker på pensionisterne fra de tidligere nedlagte privatbaner, som har fået deres pensionskrav konverteret til en livrente, og på de gamle pensionister fra tiden før 1919, hvis forhold ligesom de tilsvarende statspensionisters må behandles særskilt. Der er derimod i det nævnte udgiftsbeløb ikke medtaget pensionisterne fra Slangstrupbanen og fra de nedlagte sønderjyske amtsbaner, men det er en selvfølge, at disse pensionister skal stilles på lige fod med de øvrige privatbanepensionis-

ter, hvis ordningen gennemføres. Derimod er der i den halve million kroner, jeg har nævnt, medtaget de såkaldte § 31-pensionister, det vil sige de pensionister, som på grund af personaleindskrænkning er afskediget fra deres stilling, forinden de opnåede den sædvanlige afgangsalder. Der er adskillige af disse pensionister, hvis forhold ganske må sidestilles med de pensionisters, der er gået af på grund af alder, og de skal naturligvis have deres pension reguleret efter samme synspunkter som de egentlige alderspensionister. Men der findes også folk, der efter ganske få års tjeneste ved en privatbane er blevet afskediget med pension på grund af personaleindskrænkning, og som senere har fået og stadig har vellønnede stillinger i andre virksomheder, og sådanne mennesker er der næppe grund til at yde de samme tillæg. Det er derfor tanken, at spørgsmålet om, hvorvidt den enkelte § 31-pensionist skal medtages under ordningen, skulle optages til særlig bedømmelse i ministeriet i hvert enkelt tilfælde. Men som sagt er det min hensigt, efter at forhandlingerne er sluttet mellem de interesserede parter, at søge en bevilling, der kan løse spørgsmålet på den af mig her skitserede måde.

Hvad angår den anden del af forslaget, som opfordrer mig til at give en redegørelse for retningslinierne ved afgørelsen af pensionsforholdene for de overtagne privatbaners og rederiers tjenestemænd, kan jeg oplyse, at retningslinierne er noget forskellige alt efter de overenskomster, der er indgået mellem parterne ved overtagelsen, og det bliver derfor nødvendigt for mig, at jeg omtaler disse forhold hver for sig.

Statsbanerne har i de senere år overtaget personale fra virksomhederne A/S Dampskibsselskabet „Øresund“, A/S Mommark færge, Hjørring privatbaner, Haderslev amtsbaner og amtsbanerne på Als samt Slangstrupbanen.

Fælles for overtagelsen af alt dette fast ansatte personale fra private rederier eller privatbaner har det været, at statsbanerne ikke har givet personalet pensionsret efter tjenestemandenslovens regler, men alene — i overenskomsterne med pågældende virksomheder eller med vedkommende ansatte selv — har påtaget sig den hidtidige arbejdsgivers forpligtelse i henseende til at betale pensionsbidrag, således at personalets stilling i pensionsmæssig henseende blev uforandret efter statsovertagelsen. Ved bevilling på normeringsloven for 1947 — 1948 blev der skaffet hjemmel til at ansætte det her omhandlede personale som