

Tre pensionskassors historia

Det är förenat med en viss svårighet att på några få sidor göra en framställning av ett så invecklat ämne, som en pensionsinrättning utgör. Svårigheten ökas givetvis, om det gäller flera institutioner av detta slag, och om säregna händelser dessutom komplicerar förhållandena. Om det finns någon eller några med särskilt intresse för denna fråga så meddelas, att författaren år 1950 utgav en av dåvarande Stockholms Spårvägars Tjänstemannaförbund bekostad skrift, "Om pensionsväsendet vid spårvägsrörelsen i Stockholm 1885—1948." Den är att finna i stadsbiblioteket och i SS:s bibliotek och förmodligen hos en och annan förbunds- (förenings)medlem men ej hos nuvarande tjänstemannaföreningen.

Stockholms Nya Spårvägs AB:s pensionsinrättning

Så tidigt som den 1 jan. 1885 trädde en vetenskapligt baserad pensionsinrättning under namn av Stockholms Nya Spårvägs AB:s pensionsinrättning i verksamhet. Den närmaste anledningen var, att det under hästdriftens dagar för bolaget var av vikt att kunna anskaffa och behålla dugliga kuskar, vilket man ansåg skulle vinnas genom deras pensionering.

Delägarna skulle vara var och en, som efter den 1/1 1885 inträdde i bolagets tjänst så ock redan anställda, som inom tre månader inträdde i pensionsinrättningen. Vi kan endast helt summariskt omnämna några av villkoren.

Delägarna delades i två klasser: *klass A* omfattande hela personalen utom konduktörer och kuskar och *klass B* utgörande dessa två kategorier. Pensionsåldern skulle inträda för klass A vid 60 och för klass B vid 55 år.

Årsavgiften bestämdes efter glidande skalor: för A-klassen 1,6 % vid 19 år och slutande med 3,2 % av lönen vid 30, för B-klassen 2,6 % och 5,7 % vid samma åldrar. Pensionsbeloppet utgjorde efter 25 år 60 % av lönen.

Delägare, som entledigades som olämplig eller på grund av tjänstefel eller brott mot allmän lag, skulle förlora sin pensionsrätt; delägare, som själva tog avsked eller förlorade sin pensionsrätt, förlorade rätten att återfå gjorda insatser, däremot skulle

de, som entledigades på grund av omorganisation eller verksamhetens upphörande, återfå erlagda avgifter jämte ränta.

I maj 1886 var delägarna 70 motsvarande ungefär 1/3 av hela personalbeståndet.

Vi kan icke utröna efter vilka grunder bolagets bidrag utgick utan endast konstatera, att det för 1885 utgjorde ungefär 10 % utöver de sammanlagda, av delägarna betalade pensionsavgifterna.

Så inträffade en högst märklig händelse. En dag i juni 1886 meddelade "åtskilliga i bolagets tjänst anställda" i en skrivelse till verkställande direktören, att de beslutat nedlägga arbetet och icke återuppta det förrän pensionsreglementet blivit ändrat i vissa punkter och visshet vunnits, att ingen för deltagande i beslutet skulle avskedas.

Den ändring som påyrkades var att, om en delägare komme att avskedas på andra grunder än brott mot allmän lag eller frivilligt ur bolagets tjänst avginge, han skulle återfå sina insatser jämte ränta och ränta därpå efter 3,5 %. Om yrkandet ej godkändes, skulle pensionsinrättningen slopas och de betalade medlen till delägarna återbetalas.

Spårvägsbolaget förklarade, att de påyrkade ändringarna av försäkringstekniska skäl ej kunde godtagas, men att delägarna skulle återfå sina inbetalningar, om de så önskade.

Det blev återbetalning. Sedan så skett, inskränkte sig antalet delägare i Stockholms Nya Spårvägs AB:s pensionsinrättning till sju personer. Den ende pensionären blev banmästaren Anders Samuelson Brask, född 1831, pensionerad 1899. Han erhöll då 1440 kr i pension (60 % av lönen). Det var ingalunda dåligt efter den tidens förhållanden. För den pensionen hade Brask i avgifter betalat kr 1744:20, vid sitt frånfälle 1918 hade han i pension uppburit i det närmaste 26.000 kr. Två återstående delägare uppgick i den 1907 bildade pensionsinrättningen nr 2 varom mera nedan.

Trots 1886 års händelser fortsatte bolaget att t.o.m. 1906 göra avsättningar för pensionsändamål med upp till 20.000 kr årligen. Det belopp ("pensionsfonden"), som 1907 överfördes till den nya pensionskassan, utgjorde 395.000 kr. Med det då-

tida penningvärde var det ett verkligt betydande belopp.

Längre fram kom man till insikt om, att man 1886 begått en kvalificerad dumhet. På ett möte i den nya pensionskassan år 1915 erinrade den om spårvägsfolkets pensionsförhållanden varmt nit-älskande Carl Lindskog "om den obotliga skada, som skedde, då den förutvarande välordnade pensionskassan på grund av en tillfällig upphetsning upphörde".

Stockholms Norra Spårvägars Personals Pensionsförening

I längden fann personalen sin pensionslösa tillvaro föga tillfredsställande. I seklets början skedde en hänvändelse till spårvägsbolaget, som även år 1903 anmodade en försäkringsteknisk fackman att göra beräkningar rörande pensionering. Personalen inkom 1905 med ett eget förslag, som emellertid var rent amatörmässigt och saknade försäkringstekniskt underlag. År 1906 tillsatte bolaget en pensionskommitté med ombud från de olika grupper, som berördes av frågan.

Det var fara värt, att kommitténs arbete på ett tidigt stadium avbrutits. Man sände till bolagsstyrelsen en till form och innehåll minst sagt olämplig skrivelse med "krav" på besked i pensionsfrågan inom 10 dagar. Sättet innebar en verklig oförsynt- het mot kommitténs ordförande. Även vid andra tillfällen uppträdde man oklokt och stötande mot bolaget. Detta hade just 1906 på eget initiativ och utan samband med några förhandlingar infört någonting för tiden så ovanligt som en veckas semester med full avlöning. Ävenledes avslöts 1906 ett löneavtal, som gav personalen en förmånlig särställning i det dåtida Stockholm. Om den saken kan man alltjämt få höra en eller annan pensionär berätta.

Avgörande för frågan var spårvägsbolagets beslut enligt protokoll av den 5/7 1907, varigenom bolaget utfäste sig att på vissa villkor överlämna till en ny pensionsinrättning den förutnämnda fon- den på 395.000 kr och att årligen bidra med 2,5 % av delägarnas fasta löner hos bolaget.

På ett personalsammanträde i juli 1907 godkände man de av bolaget ställda villkoren. Principbeslut rörande reglemente med tariffer etc. fattades även. Dessa beslut godkändes på ett nytt möte den 17/10 1907, då styrelse valdes. Pensionsavgifterna skulle uttagas retroaktivt fr.o.m. den 1/7 1907. Den nya pensionsinrättningen fick ett minst sagt tung- rott namn, Stockholms Norra Spårvägars Personals Pensionsförening.

Från början synes en kollektiv anslutning från personalens sida tagits som en given sak. Antalet delägare var 803 eller ansågs vara så många. Emel-



De tre kassornas stadgar med tryckningsåren 1884, 1909 och 1929.

lertid begärde kort efter sammanträdet i juli 1907 tjuuguåta personer sitt utträde och följdes snart av sex andra. Under första hälften av 1908 uppstod en stämning mot den nya pensionsföreningen, som mest liknade en revolt. Ett stort antal personer begärde sitt utträde.

Pensionsföreningens styrelse sammanträdde och beslöt att fordra individuella förbindelser från delägarnas sida. Dylika förbindelser undertecknades av 725 personer. Det övervägande antalet "uppro- riska" var att finna bland verkstadsarbetarna. Den 30/1 1909 ägde föreningens konstituerande sam- manträde rum. År 1909, icke 1907, är således året för pensionsföreningens trädande i funktion.

Enligt reglementets bestämmelser beräknades avgifterna efter glidande skala: Vid inträde före fyllda 23 år 2,5 % av avlöningen, vid fyllda 23 år 2,6 %, sedan uppåt t.o.m. 31 år, då avgiften var 4,2 %. För äldre särbestämmelser.

Delägare, som avvek ur tjänsten, liksom de, som för längre tid än 6 månader resterade med av- gifterna, förlorade såväl pensionsrätt som rätt att återfå insatserna. Delägare, som lämnade bolaget eller avskedades från detsamma, erhöll inbetal- ningarna åter dock utan ränta.

Berättigade till pension var: 1) personer fyllda 57 år med minst 25 tjänsteår; 2) personer, som ent- ledigats till följd av kroppsskada eller sjuklighet ådragen i tjänsten; 3) personer, som efter 10 års an- ställning entledigades till följd av sjukledighet eller olyckshändelse ådragen utom tjänsten; 4) änka efter avliden delägare (så står det verkligen). Delägare fyllda 57 år med minst 25 tjänsteår erhöll i pension 50 % av medelavlöningen för de sista 5 åren.

Pensionsföreningen hade knappast varit i verksamhet mera än en vecka, då storstrejken utbröt den 4 aug. 1909. Åt denna den mest tragiska händelsen i den stockholmska spårvägsrörelsens historia ägnas i föreliggande arbete ett särskilt avsnitt, till vilket vi hänvisar.

För pensionsföreningen blev ställningen mycket komplicerad. Först och främst befanns det, att flertalet av styrelsens medlemmar hörde till den kategori, som bolaget ej ville återta i tjänst. Vidare uppkom spörsmålet, i vilket förhållande de i tjänst återtagna stod till pensionsföreningen. (År 1910 fick 44 i tjänst återtagna personer, som låtit sina inbetalningar kvarstå hos pensionsföreningen, fortsätta sitt medlemskap med påpekande av, att pensionsåldern skulle höjas till 60 år.)

Den för dagen mest brännande frågan gällde emellertid den avskedade personalens fordran att återfå sina avgifter till pensionsföreningen. Det var en mycket invecklad angelägenhet.



Norrbro 1880-talet. Endast enkelspår och mötesspår fanns.

Ja, den är så invecklad, att vi av utrymmes-skäl måste avstå från en ingalunda ointressant redogörelse för frågan och endast konstatera, att den blev hänskjuten till skiljemän, som den 12/12 1909 enhälligt förklarade de ifrågavarande personerna berättigade att återfå sina till pensionsföreningen erlagda avgifter, vilka belöpte sig till kr 45.882:23.

Medlemsantalet utgjorde 1909 vid storstrejkens utbrott 805. Vid årets slut kvarstod 85 betalande delägare och omkring 40 pensionärer och pensionsberättigade.

År 1916 upphörde Stockholms Nya Spårvägs AB med sin verksamhet. Dessförinnan hade nya stadgar godkänts. Dessa innehöll bl.a., att delägarskap skulle vara frivilligt, att pension skulle tillkomma efter 25 tjänste- och 60 levnadsår. På styrelsesammanträde hos AB Stockholms Spårvägar den 13/9 1916 beslöts, att bolaget skulle övertaga det föregående bolagets åtaganden till pensionsföreningen.

Några siffror skall här anföras:

	Delägare	Pensionsberättigade kvarst. i tjänst	Pensionärer	Änkepensionärer
1910	125	15	18	10
1928	68	9	37	36

Vid skilda tillfällen ordnade pensionsföreningens styrelse för utomstående grupper informationsmöten, men intresset blev därför icke större. Vad var orsaken? Flera förklaringar skulle väl kunna lämnas, men den viktigaste torde ha varit den tariffmässiga diskrimineringen av nytillträdande. Medan en person, som vid 25 års ålder inträtt i föreningen före den 1/1 1913 hade att erlägga 3 % av sin avlöning, skulle vid samma ålder efter sagda tid betalas 4,7 %. Man betraktade icke förvärvandet av en eller annan "strökund" som ett mål, utan målet var en obligatorisk pensionsinrättning för alla i bolaget anställda.

Under 1920-talets första år arbetade en av bolaget tillsatt pensionskommitté, och försäkringstekniker utförde nya beräkningar och framlade förslag till stadgar. (Vid 1922 års slut förelåg en försäkringsteknisk kapitalbrist på 477.218 kr hos föreningen.) Inom denna var man så förhoppningsfull, att delegerade utsågs för att underhandla om föreningens uppgång i en ny kassa. Alla ansträngningar var emellertid förgäves, då de till samorganisationen hörande grupperna avslög det föreliggande förslaget, vilket i huvudsak godkänts av bolagsstyrelsen.

År 1927 inbjöd spårvägsbolaget tjänstemannaförbundet, samorganisationen och pensionsföreningen till överläggningar, som resulterade i, att man antog "1927 års förslag till stadgar för Stockholms Spårvägars pensionskassa, understödsförening". Förslaget undertecknades av *samtliga* delegerade för spårvägsbolaget och de tre nämnda sammanslutningarna. (Det var dessa stadgar, som i huvudsak antogs år 1929 för Stockholms Spårvägars Pensionskassa.) Vid omröstning hos samorganisationen avslögs emellertid förslaget. Befäls- och kontorspersonalen hade antagit detsamma med 228 röster mot 26.

Sedan personalen tillhörande samorganisationen således åren 1923 och 1927 avslagit av bolagsstyrelsen framställda förslag i pensionsfrågan gjordes framställningar till bolagsstyrelsen från samorganisationens sida om nya förhandlingar, som år 1929 resulterade i beslut om bildandet av Stockholms Spårvägars Pensionskassa.

Den gamla pensionsföreningens ställning var den 30/6 1929 som följer.

Tillgångar

Obligationer och reverser	1.253.101:27
Bank, kassa m.m.	64.206:78
	Kronor 1.317.308:05
Skulder	
Grundfond	378.999:62
Reservfond	938.308:43
	Kronor 1.317.308:05

Tillgångarna disponerades så, att återbetalning av erlagda pensionsavgifter jämte 5 % ränta skedde till

delägarna med	346.787:80
och överlämnades till Stockholms Spårvägars Pensionskassa	970.520:25
	Kronor 1.317.308:05

Från pensionsföreningen övergick till Stockholms Spårvägars Pensionskassa 148 personer.

Från 1909—1929 hade i pensioner och understöd sammanlagt betalats kr 555.721:50, och 117 pensionsbrev utfärdats. Som bidrag hade de två spårvägsbolagen betalat kr 203.939:85, som delägarna i pensionsavgifter utgivit kr 396.551:14.

Stockholms Spårvägars Pensionskassa

Konstituerande sammanträde med "Stockholms Spårvägars Pensionskassa, Understödsförening" hölls den 19 juni 1929. Dessförinnan hade enligt stadgarnas bestämmelser utsetts 25 fullmäktige jämte 10 suppleanter samt företagits val av styrelse. Denna bestod av 8 ledamöter valda av bolaget, befäls- och kontorspersonalen och kollektivpersonalen. De åtta — eventuellt ÖA — utsåg en nionde ledamot tillika ordförande.

Enligt vad 1929 års stadga bl.a. föreskrev, skulle anslutningen till kassan vara obligatorisk för ordinarie och stadigvarande anställd personal. Befattningshavarna fördelades i 16 pensionsgrupper. För varje sådan grupp fastställdes ett pensionsunderlag, utgörande för 1:sta gruppen 600 kr och stigande till 4.200 kr för den 16:e. (Enligt 1929 års stadgar är uttrycket pensionsunderlag likställt med *utgående full pension.*)

Rätt till pension tillkom: 1) manlig medlem vid 63 år, kvinnlig vid 60; 2) manlig och kvinnlig medlem, som vid 60 och 57 år entledigades på grund av nedsatt själsligt eller kroppsligt tillstånd; 3) medlemmar, som entledigas till följd av olycksfall i tjänsten eller på grund av under tjänsteutövning ådragen sjukdom; 4) medlem med minst 2 tjänsteår, som entledigades till följd av olycksfall eller sjukdom ådragen på annat sätt än i fall 3 säges; 5) medlems änka — med vissa undantag — samt avliden medlems barn till uppnådda 18 år.

Full pension (= hela pensionsunderlaget) tillkom pensionsberättigad med minst 30 medlemsår. Pension till en efterlevande 40 % av pensionsunderlaget.

Avgifterna var dels grundavgift, dels efter befordran tilläggsavgift, vilka tillsammans för en medlem ej skulle få överstiga 15 % av pensionsunderlaget.

Bolagets bidrag utgjorde: 1) Ett bidrag av samma storlek som de sammanlagda beloppen av de i tjänst varande medlemmarnas avgifter för året. 2) Garanti på förräntning efter 4 1/2 % av kapitalbehållningen och fondbristen. (Begreppet fondbrist kan lämpligen definieras som den *försäkringstekniskt föreliggande kapitaliserade bristen i kassans förpliktelser till sina medlemmar*. Fondbristen belöpte sig 1929 till 10,6 mkr.) 3) Handhavande av kassans administration och helt bestridande av kostnaden därför.

Medlem, som av bolaget avskedades, eller frivilligt avgick, innan pensionsrätt inträtt, förlorade medlemskap i kassan men ägde utfå inbetalda avgifter, dock utan ränta.

En segsliten fråga var busspersonalens anslutning till pensionskassan. Redan 1929, d.v.s. det år, då spårvägsbolaget i egen regi övertog bussdriften, och pensionskassan bildades, yrkade bolaget, att anslutning skulle ske. År 1931 utsåg bolaget delegera-

Pensionsbrev för

Banmästaren Anders Samuelson Brask

som, född den 9 November 1831 och anställd i Stockholms Nya Spårvägsaktiebolags tjänst sedan år 1876, enligt beslut af den 23 Februari 1899 härmed tillerkännes en årlig pension af: Fjorton hundra fyrtio/1440 kronor att utgå från den första Februari 1899 enligt § 12 pensionsreglementet af år 1884 med Tre hundrasextio/360 kronor hvarje första Mars, Juni, September och December månader. Pensionen utbetalas hos Stockholms Nya Spårvägsaktiebolags kontor, och bör hvarje gång pensionen uppbäras, detta pensionsbrev till påtecknande företes

Dereft pensionen ej af Brask personligen lyftes bör för dess utbetkommande företes vederbörligt bevis att han lever jämte fullmakt att uppbära pensionsbeloppet

Stockholm den 23 Februari 1899

Stockholms Nya Spårvägs Aktiebolags Pensionsnämning

Edv. Kjellström

H. Wikblad

E. Fränckel

C. D. Philipson

J. A. Brunsög

Det första pensionsbrevet vid spårvägrörelsen i Stockholm. Det är textat för hand i tusch och undertecknat av hela den dåtida spårvägsstyrelsen: generallöjtnanten, f. d. staterledet B. A. Leijonhufvud; presidenten, f. d. staterledet H. Wikblad (jurist); generalkonsul E. Fränckel (chef för storindustrin); konsul C. D. Philipson (bankman) och verkst. direktören J. A. Brunsög (väg- och vattenbyggare).

Det första vid spårvägsrörelsen i Stockholm utfärdade pensionsbrevet — för banmästaren Anders Brask — år 1899.

de för frågan, men samma år heter det, att "busspersonalen beslutit att f.n. icke ingå i förhandlingar om anslutning". På grund av en skrivelse år 1932 från Svenska Transportarbetarförbundet — busspersonalen övergick först 1934 till Svenska Kommunalarbetarförbundet och samorganisationen — utsåg bolaget ånyo delegerade. År 1935 hade bolaget godkänt av delegerade framlagt förslag, som busspersonalen avlog. Den kom emellertid till antalet ca 900 personer att slutligen fr.o.m. 1/7 1941 tillhöra pensionskassan.

Åren 1942, 1945 och 1947 antogs nya stadgar för kassan. Vi skall här nedan i korthet söka sammanfatta de väsentligaste ändringarna sedan 1929 års stadga.

Genom retroaktiv avgiftsbetalning, för vilket bolaget skulle ansvara, bereddes tillfälle för befattningshavare, som erhållit anställning efter uppnådda 33 och 30 år, man eller kvinna, att räkna medlemskap med ingången av de kalenderår sagda åldrar uppnåtts.

Pensionsgrupperna ökades från 16 till 28 med alltjämt 600 kr pensionsunderlag för 1:sta gruppen och 7.080 för den 28:de.

Vid pensionering av medlemmar före uppnådda 60 år (manlig) och 57 år (kvinnlig) skulle i vissa fall omprövning av pensionsfallet kunna föreskrivas med skyldighet att underkasta sig förnyad läkarundersökning.

Grundavgiften skulle utgå efter differentierade tariffer med hänsyn till tidpunkten för inträdet i kassan. För tilläggsavgiften skulle likaledes gälla differentierade tariffer. (Grund- och tilläggsavgiften dock alltjämt maximum 15 %.)

Rörande bolagets bidrag till kassan skulle detta för åren 1945—59 årligen utgöra 1.291.000 kr utgörande fast amortering på fondbristen. Vid utredning av kassans ställning 1948 minskades detta belopp till 1.221.000 kr.

År 1946 beslöt bolagsstyrelsen att till ordinarie befordra 119 tillfälliga kvinnliga beredskapskonduktörer. Dessa befattningshavare skulle vid inträdet i pensionskassan anses likställda med manlig spårvägspersonal.

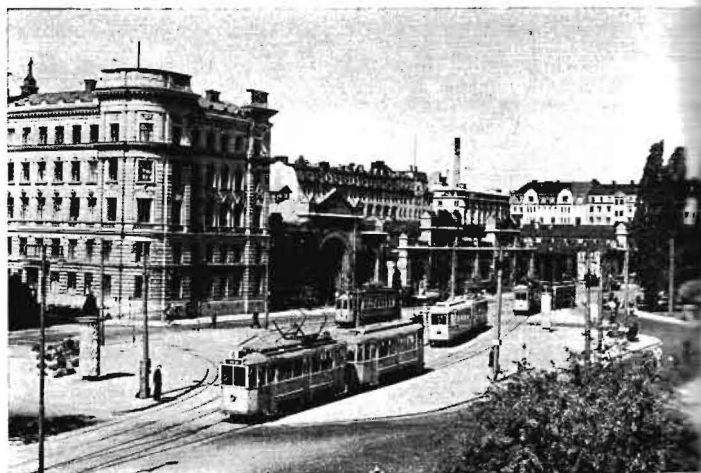
I början av 1940-talet började från spårvägsbolaget utgå *pensionsförstärkningar* i form av pensionstillägg och dyrtidstillägg.

Rörande *pensionstilläggen* utbetalade bolaget under tiden 1/1 1940—30/6 1946 sådana tillägg motsvarande 1/3 av från kassan utgående pensionsbelopp. Fr.o.m. 1/7 1946 utgjorde pensionstillägget 2/3 av pensionsbeloppet för pensionerad tidigare kollektivanställd personal.

Grundpensionen från kassan och bolagets pensionstillägg skulle för denna lönegrupp sammanlagt dock ej få överstiga 3.000 kr årligen. För övriga pensionstagare, som uppbar "egenpension", utgjorde

de pensionstillägget likaledes 2/3 av grundpensionsbeloppet, men sammanlagda beloppet av grundpension och pensionstillägg maximerades till 60 % av slutlönen i tidigare innehavd lönegrad. För änke- och barnpensioner var pensionstillägget likaledes 2/3. För sistnämnda slag av pensioner utgående efter medlemmar, vilkas pensionsunderlag utgjorde 45 % av årslönen, var pensionstillägget dock endast 1/3 av kassapensionsbeloppet.

Vad åter *dyrtidstilläggen* beträffar, har även dessa sedan deras tillkomst betalats av bolaget, d.v.s. fr.o.m. 1/7 1941. Efter att under 1941 ha beräknats på annan grund, har de under tiden 1/1 1942—30/6 1946 utgått enligt viss procent av sammanlagda pensionsbelopp och pensionstillägg, lägst



Huvudkvarteret och Norrstationen år 1950. Fasaderna till vagnhallarna tillkom vid elektrifieringen 1904—05 med ritningar av A E Melander, spårvägspalatsets arkitekt.

16,7 % och högst 20,7 % med 6.480 kr som högsta belopp, varpå dessa dyrtidstillägg utgått. Fr.o.m. 1/7 1946 utgick emellertid dyrtidstilläggen med en procentsats motsvarande hälften av skillnaden mellan vid var tid gällande index (1914 basår) och medeltalet 200. Dessa procentsatser har under tiden 1/7 1946—30/4 1954 utgjort lägst 21,5 % och högst 69,5 %. Samtidigt höjdes maximeringen från ovan nämnda 6.480 till 10.800 kr.

Vid styrelsesammanträde i pensionskassan den 14/9 1948 meddelades, att spårvägsbolaget vid förhandlingar med såväl tjänstemän som kollektivt anställd personal förklarar sig villigt upptaga förhandlingar om tjänste- och familjepension till bolagets anställda enligt de grunder, som efter pågående förhandlingar kunde komma att fastställas för Stockholms stads tjänstemän.

I senare delen av år 1950 hade preliminär överenskommelse träffats mellan ombud för staden och spårvägsbolaget å ena samt vederbörande personalorganisationer å andra sidan angående nytt pensionsreglemente för tjänstemän och kollektivan-

ställda. Överenskommelse hade för spårvägsbolagets räkning träffats under förutsättning bl.a. att enighet kunde komma till stånd mellan spårvägsbolaget, pensionskassan, tjänstemannaföreningen och samorganisationen, att pensionskassans tillgångar skulle användas för att bidra till att bestrida bolagets pensioneringskostnader. Sådan överenskommelse träffades även sedermera.

Vid styrelsesammanträde den 12/5 1953 beslöts att föreslå pensionskassans fullmäktige att antaga en ändring av § 39 i stadgan för kassan genom att förse sagda paragraf med ett tredje stycke av följande lydelse:

”Därest bolaget i samband med antagande av och övergång till särskilt pensionsreglemente för bolagets anställda tillförsäkrat kassans medlemmar och övriga förmånsberättigade förmåner, minst motsvarande vad de vid tiden för övergången skulle erhållit, därest fördelning av kassans egendom skett i enlighet med § 39 första och andra stycket och Stockholms stad därjämte iklätt sig ansvarighet för vad bolaget sålunda minst har att fullgöra gentemot medlemmar och övriga förmånsberättigade, skall kassan träda i likvidation och upplösas. Om kassan upplöses av nu angiven orsak, skall bestämmelserna i § 39 första och andra stycket ej äga tillämpning utan kassans tillgångar överlämnas till bolaget eller till den bolaget utser.”

På fullmäktigesammanträde den 29/5 1953 beslöt fullmäktige enhälligt att godkänna ovan nämnda förslag till ändring av § 39 i stadgarna.

Efter framställning från spårvägsbolaget beslöt Stockholms stadsfullmäktige den 29/6 1953 ikläda staden ansvarighet för bolagets åtagande i enlighet med det nytillkomna tredje stycket i § 39 i pensionskassans stadgar samt underställa beslutet Kungl. Maj:ts prövning. Kungl. Maj:t medgav i beslut den 20/11 1953, att staden finge ikläda sig ifrågavarande ansvarighet.

Fullmäktige konstaterade på sammanträde den 30/4 1954 i anslutning till en av styrelsen utsänd promemoria, att de i § 39 stycket 3 i stadgarna angivna förutsättningarna för kassans trädande i likvidation förelåg och beslöt därför enhälligt, att kassan skulle träda i likvidation. På styrelsens förslag utsåg fullmäktige tre likvidatorer.

Vid sammanträde med fullmäktige i Stockholms Spårvägars Pensionskassa, understödsförening, i likvidation den 30/12 1955, godkände fullmäktige enhälligt likvidatorernas redovisning. Beträffande denna redovisning hänvisas till följande balansräkning av den 15/12 1955:

<i>Tillgångar</i>	
Obligationer	40.419.476:76
AB Stockholms Spårvägar:	
Lån mot fastighets- inteckningar	8.205.000:—
Lån mot borgen av Stockholms stad ..	2.863.700:—
Stockholms stad:	11.068.700:—
Lån mot reverser	16.489.017:10
Upplupna ej förfallna räntor....	669.662:40
Likvida medel	250.946:47
	<hr/>
	Kronor 68.897.802:73
<i>Kapital</i>	
Pensionsfonden	68.897.802:73
	<hr/>
	Kronor 68.897.802:73

De sålunda redovisade behållna tillgångarna i pensionskassan överlämnades av likvidatorerna den 15/12 1955 till *AB Stockholms Spårvägars Pensionsstiftelse*.

Antalet medlemmar i pensionskassan utgjorde den 1/7 1929 2.900 personer och den 30/4 1954 var antalet 6.471.