

**Nr 390.**

Av herr **Äqvist**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 207, angående åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet.

I proposition nr 207 till årets riksdag har Kungl. Maj:t begärt riksdagens yttrande rörande de riktlinjer för ett enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, vilka innefattas i departementschefens uttalanden i samma proposition. Dessa riktlinjer kunna i kortast möjliga sammanfattning sägas vara, att huvuddelen av det enskilda järnvägsnätet bör införlivas med statsbanorna, varvid dock den frivilliga överenskommelsens väg åtminstone till en början bör äga företräde samt att denna fusion bör äga rum på sådant sätt, att företagens, de anställdas och bygdernas intressen tillgodoses.

Såväl i företagna utredningar och avgivna yttranden som i departementschefens hemställanden synes en detalj i detta stora frågekomplex ha blivit förbisedd, en detalj som likväl synes böra göras till föremål för riksdagens uppmärksamhet vid dess ställningstagande. Jag syftar då på en institution, som till hela sin verksamhet är knuten vid järnvägsnätets nuvarande organisation, utan att dock vara ekonomiskt ansluten till de privata järnvägsföretagen, nämligen »Enskilda Järnvägars Milkontor» i Örebro. Såsom framgår av uppgifter från föreståndaren för milkontoret, vilka komma att överlämnas till vederbörande utskott, sysselsätter sig kontoret med spörsmål, som vid ett förstatligande av de enskilda järnvägarna skulle övergå till Kungl. Järnvägsstyrelsen. Om ett förstatligande av enskilda järnvägar skulle komma till stånd i form av tvångsinlösen i ett sammanhang, kunde det knappast ha rått något tvivel därom, att även denna institution borde gjorts till föremål för åtgärder, syftande till att hålla ägare och anställda skadeslösa. Om, såsom i propositionen förutsättes, förstatligandet kommer att bedrivas successivt och till en början på frivillighetens väg, blir tydligen milkontoret utsatt för en successiv arbetslöshet och värdeminskning, vars ursprung i de statliga regleringsåtgärderna icke framträder med samma skärpa som vid en enhetlig tvångsinlösen. Moralliskt sett torde man dock icke kunna göra gällande, att statens ansvar blir mindre i det ena fallet än i det andra. Besluta statsmakterna i princip, att huvudparten av det enskilda järnvägsväsendet skall förstatligas, förefaller det mig uppenbart, att de böra sörja för ersättning åt milkontoret oavsett den väg, som förstatligandet följer.

Vad beträffar den vid milkontoret sysselsatta personalen, synes det mig naturligt att densamma beredes anställning av jämförlig natur inom statens järnvägar, allt efter som denna personal genom förstatligandet förlorar sina nuvarande arbetsuppgifter. I den mån personalinskränkningen lämpligen

bör taga formen av pensionering, synes det mig riktigt, att staten svarar för de därmed förbundna utgifterna. Vad åter gäller ersättning åt milkontorets innehavare är problemet mera komplicerat. Det torde icke kunna anses riktigt att avvakta den tidpunkt, då kontoret måste upphöra med sin verksamhet, för att då bestämma rörelsens värde. Snarare borde åtgärder vidtagas för att redan nu principiellt bestämma rörelsens övertagande och dess värde, varvid givetvis hänsyn måste tagas till pensionsförhållanden samt att företaga en inlösen efter dessa grunder, när förstalligandet fortskridit så långt, att milkontorets verksamhet lämpligen bör upphöra. Självfallet är det dock omöjligt att taga bestämd ståndpunkt till de här berörda verkställighetsfrågorna utan en föregående utredning.

Med anledning av vad jag ovan anfört får jag härmed hemställa,

att riksdagen i sitt yttrande över propositionen nr 207 angående åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsväsendet ville uttala att ett sådant enhetliggörande även bör omfatta åtgärder, syftande till att hålla ägarna av och de anställda i »Enskilda Järnvägars Milkontor» skadeslösa.

Stockholm den 21 mars 1939.

*Ernst Åqvist.*