

RIKSDAGENS PROTOKOLL

1949

FÖRSTA KAMMAREN

Nr 18

18—20 maj.

Debatter m. m.

Onsdagen den 18 maj.

Sid.

Svar på interpellationer:

av herr Anderberg ang. folkskollärarnas tjänstebostäder	3
av herr Domö om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning	9
Vissa anslag till civilförsvaret	18
Upplysningsverksamhet rörande reumatiska sjukdomar	23
Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet	23
Nybyggnad för rättskemiska laboratoriet m. m.	41
Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport	43
Understöd åt inrikes lufttrafik	44
Inrättande av en statlig affärsbank m. m.	77
Om upphävande av bensinransoneringen m. m.	92
Om upphävande av pappersskatten m. m.	113
Om skatt på s. k. kolorerad veckopress	120
Nöjesskatten för biografföreställningar	121
Ang. prisutjämningsavgifter	124

Samtliga avgjorda ärenden m. m.

Onsdagen den 18 maj.

Konstitutionsutskottets utlåtande nr 25, ang. vissa bestämmelser i avseende å kommunindelingsreformens ikraftträdande m. m.	18
Statsutskottets utlåtande nr 138, ang. anslag till moderskapspenning	18
— nr 139, ang. anslag till civilförsvaret	18
— nr 140, ang. vissa anslag till civilförsvaret m. m.	18
— nr 141, ang. restitution av krigskonjunkturskatt till Loss- och lastningsföreningen Hamnarbete u. p. a. i Sundsvall	23
— nr 142, ang. anslag för upplysningsverksamhet rörande reumatiska sjukdomar	23

	Sid.
Statsutskottets utlåtande nr 148, ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet	23
— memorial nr 149, i anledning av kamrarnas återremiss av frågan ang. anslag till nybyggnad för statens rättskemiska och farmaceutiska laboratorier	41
— utlåtande nr 150, ang. reglering av pensionsförhållandena för vissa befattningshavare m. m.	42
— nr 151, ang. stat för riksgäldsfonden	42
— nr 152, ang. ytterligare utgifter å tilläggsstat II: avskrivning av nya kapitalinvesteringar	43
— nr 153, ang. teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport m. m.	43
— nr 154, ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.	77
Bevillningsutskottets betänkande nr 38, om fortsatt giltighet av förordningen ang. omsättnings- och utskänkningsskatt å spritdrycker	92
— nr 39, ang. förlängning av giltighetstiden för förordningen om pappersskatt m. m.	113
— nr 40, ang. skatt på s. k. kolorerad veckopress	120
— nr 41, ang. sänkning i vissa fall av nöjesskatten för biografföreställningar m. m.	121
— nr 43, ang. prisutjämningsavgifter	124
Bankoutskottets utlåtande nr 33, ang. vissa ändringar i lagen för Sveriges riksbank och i bankoreglementet m. m.	126
— nr 34, ang. vissa ändringar av reglementet för riksgäldskontoret	126
— nr 35, ang. arvoden till suppleanter i styrelsen för riksdagsbiblioteket	127
— memorial nr 37, ang. ändrad lydelse av § 10 instruktionen för riksdagens revisorer av stats-, banko- och riksgäldsverken	127
— utlåtande nr 38, ang. regleringen av utgifterna under huvudtitteln Riksdagen och dess verk m. m.	127
— nr 39, ang. ändring i 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente m. m.	127
— nr 40, ang. viss ändring i 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente för riksdagens verk m. m.	127
— nr 41, ang. reglering av pensionsförhållandena för vissa befattningshavare m. m.	127

Onsdagen den 18 maj förmiddagen.

Kammaren sammanträdde kl. 11 förmiddagen.

Herr talmannen yttrade, att han efter samråd med andra kammarens talman finge tillkännagiva, att gemensamma omröstningar komme att anställas vid kamrarnas sammanträden onsdagen den 25 innevarande månad.

Upplästes en till kammaren inkommen ansökning, som jämte därvid fogat läkarintyg var så lydande:

Till riksdagens första kammare.

Med hänvisning till bilagda läkarintyg anhålles härmed om ledighet från riksdagsarbetet från och med den 16 maj tills vidare.

Avesta den 17 maj 1949.

Sven Boman.

Härmed intygas, att riksdagsman *Sven Boman*, Avesta, på grund av sjukdom vid i dag företagen undersökning tillratts vila från riksdagsarbetet tills vidare.

Avesta den 15 maj 1949.

John F. Johnsson,

t. f. stadsläkare.

På gjord proposition bifölls ansökningen för den tid, det i åberopade läkarintyget omförmälda hindret varade.

Ang. folkskollärarnas tjänstebostäder.

Herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet *Weijne* hade tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr *Anderbergs* interpellation angående folkskollärarnas tjänstebostäder. Svaret, vilket omedelbart före sammanträdet i stencilerad form utdelats till kammarens ledamöter, finnes såsom bilaga fogat vid

detta protokoll. Herr statsrådet *WEIJNE* erhöll nu ordet och anförde: Herr talman! Den interpellation, som herr *Anderberg* här har framställt, avser förläggningen av lärarbostäder, när det nämligen är fråga om flera lärarbostäder, antingen i samma hus eller i skilda byggnader omedelbart intill varandra. Herr *Anderberg* har påpekat, att skolöverstyrelsen och folkskolinspektörerna synas driva den uppfattningen, att man inte bör förlägga lärarbostäder över varandra utan i stället i enplanshus bredvid varandra, och herr *Anderberg* vill att jag skall medverka till att direktiven i fråga om bostäderna bli mindre förpliktande.

Jag har tillåtit mig att i mitt svar lämna en redogörelse för dels hur dessa bestämmelser ha kommit till, dels det cirkulär, som skolöverstyrelsen har skickat ut till inspektörerna, och dels en artikel i »Aktuellt från skolöverstyrelsen», som också sysslar med tjänstebostädernas förläggning, och jag vill framhålla, att varken cirkuläret till inspektörerna eller artikeln innebära något direkt förpliktande för skoldistriktet i detta hänseende.

Det finns bara en bestämmelse, som måste efterlevas när det gäller bostädernas förläggning, och det är den, att de skola vara avskilda från varandra; dessutom finns det ett par bestämmelser av mindre omfattning, som jag inte här skall beröra.

Ett skoldistrikt är följaktligen berättigat att bygga lärarbostäder även med förläggning över varandra, och statsbidrag har också beviljats för sådana bostäder. Jag har i svaret tillåtit mig framhålla, att skolöverstyrelsen ämnar i nästa nummer av »Aktuellt från skolöverstyrelsen» avtrycka interpellationssvaret i lämpliga delar, så att skoldistriktet få ett klart besked på denna punkt. Det är nämligen ibland så, att kommunala myndigheter uppfatta råd och uppmaningar

Ang. folkskollärarnas tjänstebostäder.

från statliga, övervakande myndigheter som förpliktande även i de fall då de inte äro det.

Samtidigt som jag emellertid konstaterar, att skoldistriktet här ha full frihet, vill jag understryka, att det ur landsbygdens egen synpunkt är önskvärt med goda och trivsamma lärarbostäder, och lärarna själva uppfatta nog i allmänhet saken så, att de föredraga att bo i enplanshus bredvid varandra framför att bo över eller under kolleger.

Man kan nog säga att i kampen mot lärarbristen och i kampen om lärarna spela tjänstebostäderna en stor roll, och därför äro trivsamma och goda tjänstebostäder önskvärda ur landsbygdens egen synpunkt.

Herr ANDERBERG: Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet få framföra mitt värdsamma tack för det klargörande svaret på min interpellation. Jag kan av detta konstatera, att det råder frihet för skoldistriktet att besluta om tjänstebostädernas belägenhet i förhållande till varandra men att de dock skola enligt boställsordningen vara väl åtskilda från varandra.

Jag kan också konstatera av statsrådets svar, att vid besvär över skolöverstyrelsens beslut Kungl. Maj:t har medgivit statsbidrag till byggande av tjänstebostadshus med tjänstebostäder förlagda över varandra ävensom att några direktiv angående visst byggnadssätt icke föreligga.

Interpellationen syftade till att få klarlagt, om förbud fanns mot att förlägga tjänstebostäder under varandra. Genom statsrådets svar klargöres alltså att så icke är fallet.

I de kommuner, där hyresmarknad icke finns i boställsordningens mening, tvingas kommunerna att bygga lärarbostäder med ett mycket blygsamt statsbidrag. Även om man i landsbygdskommuner bör ha, såsom statsrådet nyss sade, allt intresse av att få så trivsamma bostäder som möjligt för landsbygdens lärare, anses det på kommunalt håll vara

lika lämpligt och lika trivsamt, om tjänstebostäderna kunna förläggas i ett hus över varandra som bredvid varandra i flera hus.

Det har också gjorts gällande, att byggnadstypen med gemensam trappuppgång ej skulle vara lämplig när det gäller lärarbostäder. Då ett sådant byggnadssätt tillämpas i mycket stor utsträckning såväl i den privata byggnadsmarknaden som i den statliga, frågar man sig, varför lärarbostäderna skola undantagas, d. v. s. att denna typ inte får förekomma när det gäller lärarbostäder.

Jag skall ta ett par exempel från några byggnadsfrågor, som just i dagarna äro aktuella inom olika områden. Vid garnisonssjukhuset i Boden har försvarets fortifikationsförvaltning nyligen uppfört två stycken trevåningshus med läkarbostäder; vartdera huset har endast en trappuppgång. I det ena huset bo tre överläkare och i det andra huset sex underläkare. Någon olägenhet härav har icke förports. I Gammelstad i Nederluleå uppföres för närvarande en kommunisterprästgård för två präster, en i varje våning och med gemensam trappuppgång. Kungl. Maj:t har godkänt anordningen enligt ecklesiastika boställordningens 9 §, 2 mom. Vid flygets nya personalbostäder äro kaptensbostäderna så anordnade, att en kapten disponerar bottenvåningen och en annan kapten övre våningen i detta tvåvåningshus.

Med dessa exempel har jag endast velat exemplifiera att man inom olika områden kan för liknande ändamål bygga bostäder i två plan.

Landsbygdens kommunalmän anse att det inte äro rättvist att de skola nödgas bygga dyrare än nödvändigt, och man frågar sig också, av vilken anledning landskommunerna skola åsamkas dessa onödiga byggnadsutgifter. Städer och större samhällen äro helt befriade från tvånget att bygga bostäder för sådant ändamål. Varför skall landsbygden stå i en särställning? Endera bör staten lämna ett ordentligt bidrag eller helt övertaga byggandet av bostäder för lärarna.

Kommunerna stå också här i en svår

mellanställning: om man följer skolöverstyrelsens intentioner, kan det gå som i ett låneärende, i vilket Kungl. Maj:t nyligen, den 25 februari i år, fattat beslut av betydande kommunalt intresse. Avgörandet, som har skett på finansdepartementets föredragning efter gemensam beredning med ecklesiastikdepartementet, innebär en reaktion emot benägenheten på sina håll att bygga större än vad bestämmelserna förutsätta eller att bygga lärarbostäder med en alltför hög standard.

Det var en kommun i Sörmland, som begärde tillstånd för ett lån å 110 000 kronor, avsett till bestridande av de till 137 000 kronor beräknade kostnaderna för uppförande av två lärarbostäder. Kungl. Maj:t skar ned lånebeloppet till 100 000 kronor och gav samtidigt i beslutet skolöverstyrelsen en erinran om vikten av att skäligen anspråk på begränsning av kostnader jämväl för byggnadsföretag av ifrågavarande slag beaktades vid skolöverstyrelsens granskning av byggnadsritningar.

Det framgår vidare av handlingarna, att enbart byggnadskostnaden för vardera av de två enplansvillorna har gått till 60 000 kronor. Det är givet att man med nuvarande höga byggnadskostnader inte kan räkna med att lärarnas löneavdrag skola motsvara den årliga kostnaden för den nya tjänstebostaden. Men tydligen har Kungl. Maj:t inte ansett det godtagbart att för allmänna medel uppföras tjänstebostäder, vilkas årskostnad, bortsett från bränslekostnaden, kan beräknas överstiga 3 000 kronor, men av bostadsinnehavaren endast betalas med 888 kronor.

Även det allvarliga knapphetsläget på byggnadsmarknaden har väl inverkat på Kungl. Maj:ts beslut.

Jag har således av herr statsrådets svar fått klart, att därvidlag nog inte råder så stor meningsskiljaktighet mellan kommunalmännens syn på saken och statsrådets.

Enligt min uppfattning är det i slutet av interpellationssvaret, där statsrådet särskilt pekar på vikten av landskommunernas eget intresse av att lärarna inte blott erhålla lagliga utan även i alla av-

Ang. folkskollärarnas tjänstebostäder.

seenden trivsamma tjänstebostäder, som någon meningsskiljaktighet kommer till synes. Det är klart att vi äro synnerligen intresserade av att få ut dugliga lärare på landsbygden, och när nu denna byggnadsfråga i kommunerna skall ordnas, får man se till, att byggandet sker på bästa sätt. Men vi ha inte sedan flera år tillbaka i skoldistriktet fått lov att ge kommunala lönetillägg till lärarna. En tjänstebostad av högre standard innebär ju ett kommunalt lönetillägg. Det måste betecknas såsom betänkligt att skolöverstyrelsen stimulerar kommunerna att ge kommunala lönetillägg i denna form. Vidare är det betänkligt, att man med sådana medel som att man skall bygga spatiösare och förnämre bostäder skall behöva tävla om det fåtal lärarkrafter, som står till buds för landsbygdens del. Det blir inte flera lärare på grund av sådana åtgärder; det blir endast konkurens om dem. Vi kommunalmän vilja hoppas, att herr statsrådets svar nu och Kungl. Maj:ts beslut i nämnda låneärende skola hålla tillbaka även överdrivna anspråk, så att inte kommunerna komma i ett dilemma mellan de olika myndigheterna.

Herr ELOFSSON, GUSTAF: Herr talman! När jag läser det svar, som ecklesiastikministern här lämnat på herr Anderbergs interpellation, är jag benägen tro, att skolöverstyrelsen sett tillbaka till den tid, då lärarbostäderna på landsbygden voro ganska undermåliga. Vi måste nog erkänna att det för ett tiotal år sedan från kommunernas sida inte vidtogs sådana åtgärder, som kanske rätteligen borde ha vidtagits för att lägenheterna skulle vara trivsammare. Men under de senaste tio åren har ju på detta område en ganska avsevärd förändring inträtt. När man då ser t. ex. i en landskommun, att lärarnas avlönning sättes efter ortsgrupp II men hyran beräknas efter ortsgrupp I, undrar man vilken anledning skolöverstyrelsen kan ha för att här göra skillnad på dessa bägge punkter. Om man ändå anser att orten är sådan, att avlöningen skall utgå efter ortsgrupp II,

Ang. folkskollärarnas tjänstebostäder.

får man väl också anse att hyran bör beräknas därefter. Det är självklart att nutidsenliga och bra bostäder skola tillhandahållas, men jag undrar i alla fall, om man inte går litet för långt i detta avseende.

Det är mycket riktigt som interpellanten här säger, att här ett kommunalt bostadstillägg kommer denna kategori människor till del, som inga andra få komma i åtnjutande av. Men skall det bli så, att det är de kommuner, som bygga de bästa bostäderna och som på detta sätt kunna erbjuda de bästa förmåner, som skola få den bästa tillgången till lärarkrafter, så kommer landsbygden i en mycket prekär ställning.

Jag anser att man från skolöverstyrelsens sida inte längre bör hålla på att t. ex. varje lärarbostad absolut skall ha egen ingång. Hur skulle det se ut i en stadsfastighet, där det kanske finns 10—15 lägenheter, i samma trappuppgång, om var och en av dessa lägenheter skulle ha egen sådan? Jag tycker det är ganska gammalmodigt att hålla på en sådan bestämmelse, även om man kanske för 20 å 30 år sedan ansåg det lämpligast att hålla på den även i fortsättningen. När en lärare nu själv hyr bostad, hyr han för övrigt ofta inte en bostad, där han har egen ingång, utan han hyr gärna i en fastighet, där flera familjer begagna sig av samma ingång. Varför skall man föreskriva en sådan ordning, som medför att t. ex. en kommun, som skall hålla lärare med bostad, måste få större kostnad därför, än om vederbörande lärare själva måste bekosta bostaden?

Jag vill, herr talman, med dessa ord ha sagt ifrån, att det är på tiden att man från skolöverstyrelsens sida verkligen går in för en ändring på denna punkt, så att vi kunna vinna likställighet mellan landsbygden och städer och samhällen.

Herr PERSSON, IVAR: Herr talman! Då jag såsom lekmannarepresentant har deltagit i handläggningen inom skolöverstyrelsen av vissa ärenden av samma beskaffenhet som det här föreva-

rande ärendet, vill jag säga, att skolöverstyrelsen ingalunda har avsett att för kommunerna fördyra uppförandet av byggnader av detta slag. Men skolöverstyrelsen har därmed avsett att försöka göra det bästa möjliga — naturligtvis inom boställsordningens ram — av de nybyggen, som äga rum, och jag kan inte annat än instämma med vad departementschefen här har anfört, att det gäller att ur landsbygdens egen synpunkt åstadkomma så goda och trivsamma bostäder som möjligt, men naturligtvis utan att kostnaderna få bli opropor-tionerligt höga.

När det gäller bostäder äro meningarna alltid delade om vad som är det bästa. Det kan också råda delade meningar om vad som här har diskuterats, nämligen huruvida det är lika bra att bo i lägenheter ovanpå varandra som att bo i särskilda byggnader vid sidan om varandra. Jag ansluter mig emellertid helt till den uppfattningen att det i allmänhet säkerligen är bäst, att folk bor vid sidan av varandra även om det ej kan bli i skilda hus.

När herr Anderberg säger att det är besvärsvägen som man nu har fått fram ett prejudikat även på detta område, är detta inte alldeles rätt, ty det är ju så, att skolöverstyrelsen har haft att medtill- eller avstyrkande överlämna dylika ärenden till Kungl. Maj:t, och skolöverstyrelsen har inte avstyrkt i de fall, då kommunen hållit på att man skulle lägga bostäderna över andra. Däremot har skolöverstyrelsen i enlighet med boställsordningens bestämmelser krävt, att speciell uppmärksamhet i så fall skulle ägnas isoleringen mellan de båda lägenheterna, för att de skulle uppfylla kraven på att anses vara väl åtskilda från varandra. Jag vet mycket väl, att det här i landet byggs många bostäder, som ingalunda fylla detta krav; det är så lytt på många håll mellan lägenheterna att man hör alldeles för mycket av vad grannen tar sig före, och var och en förstår att irritationsmoment då kunna uppkomma. När nya bostäder byggas med statsbidrag, är det väl inte mer än på sin plats, att vi se till att göra vad

som lämpligen inom en rimlig kostnadsram kan göras för att slippa sådana irriterationsmoment.

Ett irriterationsmoment kunna också de gemensamma trappuppgångarna vara — jag säger inte att de alltid äro det eller behöva vara det.

Ur landsbygdssynpunkt sett ligger väl denna fråga så till — vilket både herr Anderberg och herr Elofsson böra observera — att där man inte har någon bostadsmarknad att vända sig till för att kunna förhyra erforderliga bostäder, utan alltså måste låta bygga sådana, bor folk i regel inte så sammangyttrat som i städer och större samhällen, varifrån interpellanten hämtat sina exempel. Så länge inte boställsordningen blir ändrad, kan skolöverstyrelsen således inte göra annat än hålla på denna bestämmelse, att det om möjligt bör vara olika ingångar till de olika lägenheterna, vilket inte i och för sig behöver betyda någon fördyring i allmänhet vid nybyggnader.

Sedan, herr talman, skall jag be att få tillägga, att jag naturligtvis rent personligen liksom de båda herrar, som tidigare här ha talat för kommunerna, har den uppfattningen, att kommunerna få nedlägga så stora kostnader på dessa bostadshus, att det statsbidrag, som de nu få, inte är tillräckligt utan borde höjas. Den saken ha vi ju också diskuterat i ett par olika sammanhang här i riksdagen, och alla äro nog överens om att detta statsbidrag bör utökas, så snart förhållandena det medge. Därmed, herr talman, bli ju möjligheterna större för kommunerna att tillgodose de krav på trivsamhet, som jag anser även böra tillgodoses.

Herr statsrådet **WEIJNE**: Herr talman! Jag har för min del mycket stor respekt för kammarens tid och brukar alltid hålla ytterst korta anföranden. Jag finner mig emellertid i dag föranlåten att säga ytterligare några ord i klargörande syfte.

Jag vill först bemöta herr Elofsson, när han sade att i städerna kunna 15, 16 familjer bo i ett hus med gemensam

Ang. folkskollärarnas tjänstebostäder.

uppgång och vara nöjda därmed. Ja, om herr Elofsson vill hälsa på mig, skall han finna, att där bo 32 familjer i samma hus med gemensam uppgång, och ingen klagar på detta. Där har man ändå ingenting med varandra att göra. Isoleringen mellan lägenheterna är i allmänhet god, och jag tror inte att man skall ta städerna till utgångspunkt, när det gäller att avgöra landsbygdens byggnadsförhållanden. Jag bor i ett 8-våningars hus, men jag tror inte att herr Elofsson vill rekommendera, att man på landsbygden uppför några 8-våningshus. Där har man ju gott om utrymme för uppförande av byggnader, och där bör man därför bygga på ett annat sätt.

Man fick både av herr Elofssons och av interpellantens anförande den uppfattningen, att landsbygden nu skulle ha fått någon ny och besvärlig tunga eller pålaga. Förhållandet är det rakt motsatta. Tidigare var det nämligen så, att landsbygden hade skyldighet att bygga lärarbostäder i stort sett enligt samma principer som nu, men lärarnas bostadsavdrag var inte större än att det täckte bränslekostnaderna och möjligen något mera — något som helst statsbidrag utgick inte. I en kommitté, som jag för övrigt själv tillhörde, slopade man ett mindre bostadstillägg till lärarlönerna, vilket utgick till alla kommuner, alltså även till städerna, och införde i stället byggnadsbidrag till lärarbostäder. Dessa bidrag äro: 12 000 kronor för en folkskollärbostad och 8 000 kronor för en småskollärbostad. Och när bestämmelserna utfärdades, utgick man ifrån att genom detta bidrag kunna komma dithän, att lärarnas hyror täckte kostnaderna i övrigt för lärarbostäderna och att landsbygden alltså skulle komma i samma ställning som städerna och inte få några särskilda besvärligheter och större ekonomiska utgifter i det hänseendet.

Det kan påpekas, att byggnadskostnaderna sedan dess ha stigit. Man utgick då från en beräknad byggnadskostnad av 30 000 kronor för en folkskollärbostad och 20 000 kronor för en småskollärbostad. I dag är det otvivelak-

Ang. folkskollärarnas tjänstebostäder.

tigt dyrare att bygga, och från den utgångspunkten kan kritik framföras men knappast ur andra synpunkter.

Interpellanten berörde här vidare egentligen två saker, som stå i motsats till varandra. Han anser att staten genom sitt organ, skolöverstyrelsen — som inom parentes sagt, herr Elofsson, inte fastställer vare sig hyresavdrag eller dyrtortsgruppering; det är socialstyrelsen, som på den punkten är den förslagsställande myndigheten — binder kommunerna för hårt. Men samtidigt tog han upp Sörmlandsfallet, där en kommun, som hade velat bygga vidlyftigt, begagnat sig av den kommunala självbestämmanderätten och där staten sedan ingrep.

Jag vet inte riktigt, hur interpellanten såg på saken, om han menade, att staten skall binda kommunerna hårt, bara det sker ekonomiskt, eller om han menar, att kommunerna skola ha största möjliga frihet inom en viss ram.

När jag här talar om att man skall ha goda lärarbostäder, så menar jag inte, herr Elofsson, att olika socknar skola konkurrera med varandra. Jag tänker mig landsbygden som en enhet, och eftersom landsbygden inte kan ge lärarna så värst stora fördelar i jämförelse med vad städerna kunna — de få mycket mera besvärligheter med de egna barnens utbildning o. s. v. — tycker jag att det är rätt klokt ur landsbygdssynpunkt, att när det gäller bostäder landsbygden skall ha möjlighet att ge lärarna någon favör, som ger landsbygden större konkurrenskraft i förhållande till städerna.

Herr ELOFSSON, GUSTAF: Herr talman! Det kan ju vara mycket riktigt, som ecklesiastikministern här framhållit, att man bör se till att få goda bostäder på landsbygden. Herr statsrådet sade också, att några ökade bördor på detta område ha icke tillkommit, utan tvärtom har landsbygden fått större förmåner nu än förut, men så tillade han, att på grund av bostadskostnadernas stegring denna förbättring inte blivit så stor som önskvärt. Men om man går på

den bogen, så tror jag man bör tillägga, att när lärarna hade de förmåner, som ecklesiastikministern talade om, voro lärarlönerna ganska låga, men sedan dess ha de justerats uppåt, så att lärarna kommit i ungefär samma ställning som andra yrkesgrupper med motsvarande utbildning, och då måste vi väl ändå erkänna, att det i dessa bostäder ligger ett kommunalt lönetillägg, som inga andra komma i åtnjutande av.

Jag tycker det är ganska egendomligt, att när en kommun håller bostäder, så är det inte tal om annat än att det skall ordnas med egen ingång. Hemma i min kommun begärde en lärare att få hålla sig med egen bostad, och det voro vi mycket tacksamma för, ty vi hade ont om bostäder. Han hyrde då, inte i ett fem- eller sexvåningshus, som ecklesiastikministern talade om, ty det finns inte sådana på landsbygden, men i ett tvåvåningshus, där han bor i andra våningen. Det är inte ljudisolerat, som herr Ivar Persson talade om, med dubbla bjälklag och dylikt, utan det är ett mycket enkelt uppfört hus. Varför skall det vara så stor skillnad, då en kommun håller bostad och då läraren själv hyr? Då han själv hyr, då är det inte tal om några störningar, men så snart kommunen skall bygga, då skall det tas hänsyn till störningar!

Herr statsrådet sade också, att det är socialstyrelsen som bestämmer hyresgrupperingarna, och det är naturligtvis riktigt, men jag förmodar att skolöverstyrelsen har kännedom om denna gruppering, och ändå sätter man på landsbygden lönen efter en högre ortsgrupp än hyresavdraget.

Om en kommun nu vill bygga en ordentlig och trevlig bostad, så kan den icke göra detta utan att komma i en bra mycket sämre ställning än för 15 år sedan, då man bygde en bostad och tillhandahöll lärarna den, trots att bostadsavdraget då bara täckte bränslekostnaden.

Herr statsrådet WEIJNE: Herr talman! Man skall inte använda starka uttryck,

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

men vad herr Elofsson sade nu är helt enkelt inte med verkligheten överensstämmande. Kommunerna äro i betydligt bättre ställning nu än de voro för 15 år sedan. Jag är beredd att presentera herr Elofsson en utredning därom, som kan få granskas av även andra som möjligen tvivla på den saken.

Jag tycker också det är betänkligt att säga, att om en lärare hyr en bostad på landsbygden, där det inte finns så värst mycket att välja på, skall detta vara normerande för tjänstebostäderna. Det finns lärare som bo i ett rum, och det finns många lärare som bo i ett rum och kök, därför att de inte kunna få något annat. Det är *en* sak att hyra en bostad själv och betala den hyra som är rimlig, och det är en annan sak att få en tjänstebostad och vidkännas löneavdrag för den. Tjänstebostaden måste med nödvändighet uppfylla vissa kvalifikationer.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

Ordet lämnades härefter till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet ZETTERBERG, som meddelat, att han ämnade vid detta sammanträde besvara herr Domös interpellation om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning, och nu yttrade: Herr talman! Med kammarens tillstånd har herr Domö till chefen för jordbruksdepartementet riktat följande två frågor:

1) Har statsrådet observerat de många praktiska svårigheter som speciellt på landsbygden — bl. a. till följd av bristande samordning mellan olika administrativa myndigheter — göra sig gällande även vid tämligen enkla avstyckningsförrättningar?

2) Vilka omedelbara åtgärder är statsrådet beredd att vidtaga för att möjliggöra enklare och snabbare förfarande vid handläggning av ärenden inom fastighetsbildningsväsendet?

Då interpellantens frågor framför allt beröra vissa problem rörande lagstiftningen om delning av jord å landet, torde det närmast ankomma på mig att besvara frågorna.

Innan jag går in på det centrala problemet om förfarandet i jorddelningsärenden, skall jag be att något få uppehålla mig vid den av herr Domö likaledes behandlade frågan om arbetsbalansen inom lantmäteriväsendet. Jag vill då till en början erinra om att detta problem uppmärksamrats av riksdagens revisorer både i deras år 1945 avgivna berättelse och vid den granskning, som de verkställt år 1948. Såsom framgår av det uttalande riksdagsrevisorerna sistnämnda år gjort i ämnet, är arbetsbalansen inom lantmateriets distriktsorganisation och vid lantmäterikontoren för närvarande mycket betydande. För att använda revisorernas egen formulering, som också interpellanten begagnat, motsvarar sålunda distriktsorganisationens arbetsbalans en uppskattad arbetstid av omkring 1 000 arbetsår. Utan att eftersträva en skönsmålning skulle jag för egen del hellre vilja uttrycka saken så, att arbetsbalansen utgör cirka ett arbetsår för varje vid lantmateriets distriktsorganisation anställd befattningshavare. Antalet befattningshavare är nämligen cirka 1 000.

Såsom herr Domö påpekat, har lantmateriororganisationen under år 1948 genomgått en grundlig omdaning. Härigenom har lantmateriet tillförts ökad arbetskraft. I lantmateristyrelsens regi ha under de senaste två åren snabbutbildats omkring 120 mätningstekniker och 120 kontorsbiträden, vilka tillförts lantmateriororganisationen. Utbildning pågår för närvarande av ytterligare cirka 40 mätningstekniker och 20 kontorsbiträden. Kurser ha därjämte redan hållits eller pågå för fortsatt utbildning av ett antal mätningstekniker, vilka även före omorganisationen arbetade hos lantmätarna. Den nya arbetskraft, som sålunda tillförts lantmateriet, är emellertid till en början ovan, vilket naturligtvis hämmar arbetet. Härtill kommer att, oaktat omorganisationen i och för sig synes ha

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

gått bra, den dock helt naturligt medfört avsevärt avbräck i lantmätarnas normala verksamhet. En viss stagnation i lantmåteriverksamheten har därför icke kunnat undvikas under det sist förflutna året. En fortskridande stegring av arbetsresultatet kan dock väntas i och med att den utökade biträdespersonalen vinner större erfarenhet och vidare de genom omorganisationen tillskapade nya distriktsenheterna vänja sig vid de nya arbetsformerna. Av stor betydelse i detta sammanhang är också, att man vid tekniska högskolan nyligen vidtagit åtgärder för att öka antalet studerande vid lantmåteriavdelningens första årskurs. Hösten 1948 utgjorde detta antal sålunda omkring 40 mot tidigare endast ungefär hälften därav. Det torde därför finnas goda utsikter, att den nu mycket kända bristen på lantmätare kommer att minska inom några år.

Om man tar hänsyn till den fortgående ökning av den nya organisationens arbetskapacitet, som alltså måste vara att vänta, kan situationen knappast anses i och för sig oroväckande. Emellertid måste man räkna med att lantmåteriets arbetsuppgifter komma att ytterligare öka som en följd av den nya byggnadslagstiftningen och de av statsmakterna beslutade åtgärderna för jordbrukets rationalisering. Det är därför icke blott önskvärt utan nödvändigt att i görligaste mån ytterligare rationalisera verksamheten inom lantmåteriväsendet. Såsom framgår av lantmåteristyrelsens utförliga yttrande i anledning av riksdagsrevisorernas senaste uttalande i frågan, fortgår arbetet på en sådan rationalisering oavslutligt.

I administrativt hänseende ha sålunda under år 1948 i starkt forcerad takt genomförts ett stort antal rationaliseringsåtgärder. Genom den nya lantmåteriinstruktionen har en genomgripande förenkling av förvaltningen inom lantmåteriet genomförts i alla de avseenden, där en sådan nu ansetts möjlig. Vissa ytterligare förenklingar förberedas. Sålunda pågå inom lantmåteristyrelsen förarbeten till en ny förenklad lantmåteritaxa. I syfte att underlätta lantmätarnas fält-

arbeten undersökas vidare möjligheterna att åstadkomma en kår av kvalificerade mätningshantlangare eller mätningsskötarna pågå försök att genom nya förfaringssätt och förenklingar uppnå snabbare och billigare arbetsresultat. Den tekniska utrustningen kompletteras i den mån möjligheterna det medgiva. Även på det kamerala området har styrelsen helt nyligen, efter samarbete med riksräkenskapsverket, tagit initiativ till en del rationaliseringsåtgärder.

Om handläggningen av fastighetsbildningsärenden skall kunna i önskvärd utsträckning påskyndas och förenklas, fordras emellertid även en revision av jorddelningslagens regler härom. Det synnerligen omfattande arbetet på en reviderad jorddelningslagstiftning handhas som bekant av fastighetsbildnings-sakkunniga. På grundval av ett av dem utarbetat förslag genomfördes vid 1947 års riksdag en partiell reform av denna lagstiftning. Reformen avsåg främst att anpassa fastighetsbildningsverksamheten i vad avser avstyckning till den nya jordbrukspolitiska målsättningen samt till bestämmelserna i den nya byggnadslagstiftningen. Själva förfarandet vid fastighetsbildningen berördes i huvudsak icke, även om vissa lättnader i förfarandet genomfördes. Bland dessa märkas särskilt, att länsstyrelsens befogenhet att fastställa avstyckningar inom utomplansområden överflyttades till jorddelningsmyndigheterna och att förfarandet vid meddelande av tillstånd till avstyckning inom område, där det råder avstyckningsförbud, i viss mån förenklades.

Fastighetsbildnings-sakkunniga ha nu framlagt förslag om att även länsstyrelsens återstående befattning med avstyckningar inom vissa samhällen och planområden skall överflyttas till jorddelningsmyndigheterna. De sakkunniga ha därjämte föreslagit, att överlantmätaren i princip skall erhålla befogenhet att pröva och fastställa gränsbestämningar. Dessa ändringsförslag stå helt i överensstämmelse med den av lantmåteristyrelsen och herr Domö uttalade mening-

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

en, att beslutanderätten i fastighetsbildningsfrågor bör koncentreras till jorddelningsmyndigheterna. De sakkunnigas betänkande har varit föremål för remissbehandling i vanlig ordning, men eftersom det avgavs först i början av detta år, har det icke blivit möjligt att framlägga proposition i ämnet redan för innevarande års riksdag. Förslagen bearbetas emellertid inom justitiedepartementet, och de komma med största säkerhet att föreläggas nästa års riksdag. Om förslagen bli genomförda, kommer en inte oväsentlig lättnad i fastställelseförfarandet att vinnas. Vidare må nämnas, att de sakkunniga — vid sidan av sitt svåra och mycket omfattande arbete med att bereda en helt ny jorddelningslag — även äro sysselsatta med att inom ramen för gällande lag utarbeta olika detaljförslag till ytterligare rationaliseringsåtgärder med avseende å förfarandet. Detta sistnämnda arbete, som bedrives med stor skyndsamhet och kan väntas bli slutfört under loppet av detta år, åsyftar en ganska avsevärd förenkling och därmed förenad tidsvinst vid olika slag av lantmåteriförrättningar. Jag hoppas kunna framlägga proposition rörande även dessa frågor för 1950 års riksdag.

Interpellanten har särskilt uppmärksammat det förhållandet, att frågan om avstyckning från en jordbruksfastighet för sammanläggning med ett annat jordbruk, förutom att den skall handläggas av jorddelningsmyndigheterna, även måste underställas lantbruksnämnden i orten för erhållande av tillstånd till förvärvet enligt jordförvärvslagens regler. Jag vill icke förneka, att detta kan medföra dröjsmål och stundom föranleda dubbelarbete. Saken har också, redan innan interpellationen framställdes, varit föremål för uppmärksamhet inom lantbruksstyrelsen. Enligt vad jag under hand erfarit, har styrelsen redan beslutat framlägga förslag till sådana lagändringar, att vid köp av nu ifrågavarande slag förvärvets tillåtlighet normalt kan prövas i lantmåteriärendet och således denna dubbelgranskning upphöra.

Jag vill slutligen framhålla, att de olika lantmåteriorganens samverkan inbördes och samarbete med andra myndigheter ingalunda präglas av någon stel formalism utan i regel hanteras enkelt och praktiskt. Skriftliga remisser undvikas såvitt möjligt, och det samråd, som erfordras mellan olika myndigheter, äger rum under hand i största möjliga utsträckning.

Som en allmän sammanfattning vill jag till slut framhålla, att de av herr Domö påtalade olägenheterna äro föremål för stor uppmärksamhet hos de myndigheter och andra organ, som ha ansvar härför, och att det pågår energiska ansträngningar för att så snart som möjligt genom olika åtgärder åstadkomma ett enklare och snabbare förfarande vid handläggning av ärenden inom fastighetsbildningsväsendet.

Herr DOMÖ: Herr talman! Jag ber att till justitieministern få framföra mitt tack för svaret på min interpellation av den 8 februari. Jag tog mig friheten att rikta min interpellation till jordbruksministern framför allt därför att det är ökningen i arbetsuppgifterna på här ifrågavarande område på grund av åtskilliga åtgärder via jordbruksdepartementet, som har föranlett dessa svårigheter och därmed interpellationen, och därför att det skulle vara intressant att få höra jordbruksministerns uppfattning om hur det i verkligheten har gått i lås med de anordningar som vidtagits och som i hög grad belasta de myndigheter som ha med jorddelningsväsendet att göra. Jag förstår så väl, att justitieministern, som känner anhopningen och tyngden på detta plan, måste tycka att det finns stora svårigheter att övervinna, och jag är mycket tacksam för svaret i så måtto att det vittnar om förståelse för problemen. Justitieministern vitsordar ju också, att här föreligga stora svårigheter, och i slutet på svaret talas om att det pågår energiska ansträngningar att så snart som möjligt åstadkomma ett enklare och snabbare förfarande vid handläggningen av ärenden rörande fastighetsbildnings-

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

väsendet. Det var ju till detta senare jag syftade med min interpellation. Trots justitieministerns i stort sett tillfredsställande svar skall jag, herr talman, tillåta mig några kommentarer och utläggningar. Jag skall försöka göra dem ganska korta på grund av den anhopning av ärenden som föreligger, men denna fråga är för den stora allmänheten av så väsentlig betydelse, att vi icke kunna låta den gå förbi utan att mycket allvarligt trycka på en hel del omständigheter.

Anhopningen av ärenden, den ökade arbetsbalansen, är ju påtaglig. Jag hade tillåtit mig återge statsrevisionens uttalande, att arbetsbalansen motsvarade en uppskattad arbetstid av omkring 1 000 arbetsår. Justitieministern vänder på det och säger, att han hellre vill uttrycka saken så, att arbetsbalansen motsvarar ungefär ett arbetsår för varje vid lantmäteriets distriktsorganisation anställd befattningshavare.

Ja, går det att göra den uppdelning, som justitieministern här har gjort? Ärendenas beskaffenhet är ju i allmänhet sådan, att de kräva översyn och personlig ledning av vederbörande distriktslantmätare. Att då helt enkelt uppdelat arbetsbalansen mellan alla befattningshavare, även biträden och dylika, tror jag blir missvisande, ty det kommer ju här an på kompetensen, och jag skulle tro att det just är anhopningen av ärenden på distriktslantmätaren personligen, som är avgörande härvidlag. Vi ha ju inte mer än inemot 300 distriktslantmätare — den 1 oktober var det, om jag minns rätt 293. Delar man ut arbetet på dem, blir det åtskilliga år till, som de få sysselsättas med balansen, och då förstår var och en, att det är oerhört svårt att få nya ärenden avgjorda inom önskad tidrymd.

Justitieministern talar om att man skall reformera, att det skall vidtagas en mängd rationaliseringsåtgärder och att man söker öka personalen. Jag kommer då att tänka på att »rationalisering» har blivit en trollformel, som man lätt binder sig vid så att bara man talar om att man skall rationalisera, anser man sig

vara inne på rätt väg. Den god vilja, som kommer fram i justitieministerns svar, är i och för sig berömvärd, men ännu viktigare är att komma till rätta praktiskt med problemet, och jag är inte säker på att man gör det med de åtgärder som han här har skisserat. Jag undrar, om man inte borde överväga en sådan sak som att komma ifrån fastställelseförfarandet. Detta har kanske tidigare varit motiverat på grund av att lantmätarna förr inte hade så god utbildning och att deras anställningsvillkor voro sådana, att man kunde riskera, att de ville göra undan ärendena så snabbt som möjligt och utan den grundlighet som man måste kräva om förrättningar. Na ej skulle underkastas prövning genom fastställelseförfarandet, men nu torde man nog kunna släppa detta. Om man kunde komma fram till en mera enhetlig och koncentrerad handläggning, som framför allt förlades till distriktslantmätarna, tror jag att man skulle vinna mycket i enkelhet — och tid.

Alla som ha erfarenhet av dessa ärenden veta, att fastställelseförfarandet tar lång tid. Om i stället förrättningen kunde vinna laga kraft, om den inte överklagades, så tror jag att man redan i första instans skulle få ärendet mera allsidigt belyst och att man kunde slippa den anhopning och det dröjsmål som nu förekomma. Det var väl i viss mån i den avsikten, som man försökte förstärka distriktslantmätarorganisationen, men i stället för att komma fram till den ökning som avsågs — jag vill minnas att det var fråga om att få 370 distriktslantmätare — har man inte ens kommit upp till 300, under det att överlantmätarinstitutionen har utökats rätt väsentligt. Alltså, på det område där det grundläggande arbetet skall göras, ha vi inte fått den ökning som man avsett, under det att ökningen däremot mera kommit kontrollorganet till del. Jag vill hemställa till justitieministerns benägna allvarliga övervägande, om man inte här kunde komma fram till en jämkning i riktning mot en ökning av distriktslantmätarnas antal.

Jag är glad över att vi tyckas vara

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

alldeles ense om att jorddelningsmyndigheterna skola ha det mesta avgörandet i sådana här frågor, men detta ger mig anledning, herr talman, att något gå in på den nya situation, som har inträtt efter det att den nya lagstiftningen om jordbruksrationaliseringen genomförts. Förut var det så, att det var de enskilda jordägarna som togo initiativet till avstyckningar, skiften och dylikt, och så har man fått fram en personalstyrka som är avpassad för detta. Så kom den nya rationaliseringslagstiftningen och den nya byggnadslagen, och då har man fått en anhopning, som för närvarande är omöjlig att klara för den befattningshavarvård som finns. Detta medför stora besvärligheter för den enskilde medborgaren. För att ta ett enda exempel: en man som vill bygga sig en bostadslägenhet, ha ett egnahemslån och dylikt. Han söker då få en lämplig tomt. På grund av de nya bestämmelserna är det inte så lätt att få en avstyckning verkställd. Distriktslantmätaren anmodas, reser till platsen och konstaterar, att det är tveksamt, om det samhälle, där tomten ligger, är sådant, att det skall anses som tätbebyggt eller inte. Om han måste tolka det så, att det är fråga om ett tätbebyggt samhälle, så får han inte avstycka utan att ha förvässat sig om att det finns planer uppgjorda och godkända för avloppsledningar och dylikt. Då sådana upplysningar inte stå att få reser han hem och tar i tu med något annat av sina många arbeten och hänvisar förmodligen den sökande att förvissa sig om saken, att höra efter hos kommunen hur det är. Nu är man ganska obekant med dessa lagar ute i bygderna, och i kommunerna är man helt naturligt ovan vid sådant. Man vet inte, hur det skall bli. Det finns ingen särskild byggnadsnämnd, utan det åligger de vanliga kommunala myndigheterna att handlägga detta, och kommunalnämnden vet ofta mycket litet om saken. Så kommer man till slut till det resultatet, att bestämmelserna måste tolkas enligt lantmätarens uttalande så, att det är ett sådant samhälle, som skall förses med vatten och avlopp, och så uppstår frågan: Hur skall

den saken ordnas? Så vänder man sig till en myndighet, som man tror har att handlägga detta. Det är inte säkert att man kommer rätt; det är litet olika meningar om var det skall ske, och så finner man, att det är en tjänsteman inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som har till uppgift att svara för sådana planer inom länet. Den tjänstemannen svarar: »Jag är så upptagen av att granska planer för de närmaste åren, att jag omöjligt kan göra upp planen. Skaffa en annan!» Så går man kanske till närmaste stads fackman på området och frågar, om han kan göra det, men i regel har han så mycket att göra, att han inte kan åta sig det. På det sättet går det undan för undan månad efter månad, och man får ingen klarhet i saken.

Jag åberopar detta, därför att jag vill understryka den varning, som många gånger har uttalats, att man icke skall genomföra ingripande reformer med stora följdverkningar utan att verkligen ha klart för sig, hur de verka i praktiken, och utan att vara förvissad om att man kan få till stånd en apparat som kan bemästra de problem som höra ihop därmed. Men detta har man inte gjort när det gäller jordbruksrationaliseringen och byggnadslagen.

Detta ligger, herr talman, delvis litet utanför frågan om fastighetsbildningen, som det nu gäller, men det hör så pass intimt samman med den, att man aldrig kan komma ifrån dessa saker, när man skall reformera jorddelningsväsendet.

Jag är inte kritisk mot de befattningshavare som arbeta på detta område — jag tror att de alla göra så gott de kunna — men det är själva greppet över problemet uppifrån som saknas och som man måste komma fram till. Jag tror att distriktslantmätarna och andra fullgöra ett mycket förtjänstfullt arbete, och vi ha ju nyligen i riksdagen givit uttryck åt den uppfattningen när det gällde deras löneställning. När man nu hänvisar till att fastighetsbildningssakkunniga skola komma med förslag i saken, ger det mig anledning att erinra om att de visserligen ha kommit med en del förslag redan men att fastighetsbildningssak-

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

kunniga, herr justitieminister, ha arbetat väldigt länge. Jag medger att det är ett svårt komplex, men när det är sådana förhållanden som det är, undrar jag, om det inte får vidtagas särskilda anordningar för att försöka komma fram till en snabb lösning av dessa frågor. Den nuvarande ordningen på jorddelningens område är för tungrodd, trots redan genomförda reformer, och jag vågar nästan säga, att den blir för tungrodd även efter de nya reformer, som justitieministern här har skisserat upp.

Met detta, herr talman, har jag bara velat understryka det allvar, varmed man måste betrakta denna fråga. Justitieministern sade, att här gör man så mycket, att det nog skall bli bra. Men läget är kritiskt på grund av den anhopning, som jag nyss talade om, genom de nya saker som ha kommit bland annat via jordbruksdepartementet. Jag skall också tillåta mig att här, fastän inte jordbruksministern är närvarande, vädja till honom att verkligen söka komma till rätta med en hel del förhållanden, som jag tror ligga inom hans verksamhetsområde. Vi måste, herr talman, komma från det vanmaktstillstånd — jag tillåter mig att säga det — som på grund av tungrodd lagstiftning och i viss mån på grund av personalbrist följigger i fråga om jorddelningen och fastighetsbildningen.

Herr statsrådet **ZETTERBERG**: Herr talman! Jag skall i anledning av herr Domös anförande göra några tillägg till mitt interpellationssvar.

På grund av vad herr Domö yttrade som avslutning vill jag erinra om vad jag anförde i interpellationssvaret, att jag är medveten om de uppkomna tekniska svårigheterna, men jag vill också erinra om att interpellationssvaret, som kanske var litet väl långt, var omständligt just därför, att jag hade tillfälle att redovisa en mycket lång rad åtgärder av både lagstiftningsnatur och administrativ art, vilka redan ha vidtagits eller äro under förberedelse för att komma till rätta med svårigheterna. Jag har svårt att inför hela

denna rad av åtgärder kunna finna det vara ett rättvist omdöme, om man förklarar, att det råder ett vanmaktstillstånd, såsom jag tror att herr Domö yttrade.

Jag skall inte vidare gå in på allmänna omdömen utan endast be att få lämna ytterligare några uppgifter som svar på vissa uttalanden av herr Domö. Det gäller till att börja med hur man skall beräkna arbetsbalansen. På sätt och vis kan det vara en smaksak — så egendomligt det än kan låta — om man skall tala om ett år eller tusen år. Det beräkningssätt jag föredrog, ett års arbetstid för varje befattningshavare i lantmäteriets distriktsorganisation, har jag inte funnit på själv, utan det har jag fått av den kanske mest sakkunnige personen på detta område, nämligen chefen för lantmäteristyrelsen, som har förklarat, att detta är ett rikfigare sätt att bedöma situationen.

Herr Domö efterlyste olika åtgärder i decentraliseringssyfte. Detta är en sak, som statsmakterna nu på alla områden ha sin uppmärksamhet riktad på. Jag vill nämna, att just i fråga om lantmäteriet har den sittande decentraliseringsutredningen varit inkopplad. Utredningen har haft överläggningar härom med de närmast berörda instanserna, fastighetsbildningssakkunniga och lantmäteristyrelsen, som därvid ha utvecklat ungefär det program jag angav i interpellationssvaret, och decentraliseringsutredningen — expertisen på detta område — har förklarat, att den inte har några ytterligare uppslag utan finner, att man med det programmet har gjort eller tänker göra just vad som bör göras.

I fråga om konkreta åtgärder har jag antecknat, att herr Domö särskilt efterlyste frågan om fastställelseförfarandets utformning. Det är klart, att man här har en kärnpunkt, när det gäller hur hela denna sak skall kunna hanteras på ett enkelt och praktiskt sätt. Jag vill påpeka — det framgick kanske inte direkt av svaret — att just frågan om fastställelseförfarandets existens och utformning är en av de huvudfrågor, som de sakkunniga tagit upp till omedelbart övervägande och där man kan vänta ett

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

förslag till förenklingsåtgärder redan i höst.

Slutligen vill jag bara säga ett par ord i anledning av att herr Domö framhöll, att detta lagstiftningsarbete har gått långsamt. Det kan man kanske säga, men man måste också hålla i minnet, hur oerhört stort, svårt och vidlyftigt detta utredningsarbete är. Det är riktigt, att kommittén tillsattes för tio år sedan och hittills inte har avkastat något slutbetänkande men väl partiella förslag. Som jämförelse och för att man skall förstå, hur stort och svårt detta gebit är, vill jag nämna, att den nuvarande jorddelningslagen av år 1926 tillkom efter inte mindre än 20 års förarbeten, och ändå var det då fråga om relativt mindre ändringar i den dåvarande skiftesstadgan, naturligtvis omfattande nog men på intet sätt jämförliga med den stora reform, som det nu är fråga om, då hela jorddelningsväsendet ligger i stöpsleven. Att ett sådant arbete måste ta tid är klart. Men — säger man — behovet av vissa lagstiftningsåtgärder är så trängande, att man inte kan vänta på hela detta stora verk. Det är riktigt, och det är just detta som de sakkunniga ha funnit. Därför äro de nu sysselsatta med att vid sidan av den stora och med nödvändighet tidskrävande reformen i så rask takt som möjligt framlägga delbetänkanden angående partiella reformer, som kunna underlätta förfarandet och förenkla det under den tid, som den nuvarande lagen ännu måste bestå.

Herr HOLMBÄCK: Herr talman! Min uppfattning i saken ansluter sig mycket nära till den, som justitieministern och herr Domö, vilka ju i stora drag sagt parallella saker, ha givit uttryck för. I lördags hade vi emellertid en stor debatt just om dessa frågor, och jag skall inte upprepa vad jag då sade. Endast så till vida vill jag uttrycka min tillfredsställelse med vad justitieministern här har sagt, att han har förebådat, att det skall komma ett lagförslag, som koncentrerar förfarandet, då det gäller förvärv och avstyckning av en del av en fastighet, i

jorddelningsmyndigheternas hand. Jag gör detta även därför att jag redan i föl i ett särskilt yttrande till andra lagutskottets utlåtande beträffande jordförvärvslagen gick in för just denna tanke och då skrev, att man, om jordförvärvslagen antogs av riksdagen, snarast borde ändra lagen i förevarande avseende.

Men, herr talman, jag har inte begärt ordet för denna sak utan mera av en annan anledning. Jag måste kritisera herr Domö en liten smula. När denna interpellation kom till och offentliggjordes i pressen, blev jag ett grand förvånad, därför att statsrevisorerna nyss hade kommit med ett uttalande i förevarande spörsmål, och detta uttalande skulle föranleda en debatt just i denna fråga i riksdagen. Den debatten, som var ganska långvarig, ägde ju rum i lördags. Men jag blev kanske ytterligare förvånad, när jag läste interpellationen, därför att den i allt väsentligt är en avskrift av det utlåtande, som lantmäteristyrelsen har avgivit i frågan i januari i år. När jag säger detta, måste jag naturligtvis anföra stöd därför, och jag skall göra det genom att ta upp ett yttrande — det vore lätt för mig att ta upp flera. Lantmäteristyrelsen säger så här: »Enligt lantmäteristyrelsens uppfattning kunna jordägarna resa berättigade anspråk på att bedömningen av ett ifrågasatt förvärv skall kunna ske genom hänvändelse till *en* myndighet.» Så komma några instuckna meningar, och så fortsätter det: »och endast undantagsfallen medföra att förrättningen förklarades vilande i avvaktan på yttrande från annan myndighet. Statsverkets kostnader för denna kontroll skulle givetvis även kunna nedbringas väsentligt.» I interpellationen står det så här: »Enligt min uppfattning kunna jordägarna resa berättigade anspråk på att bedömningen av ett ifrågasatt förvärv skulle kunna ske genom hänvändelse till *en* myndighet, och endast undantagsfallen medföra att förrättningen förklarades vilande i avvaktan på yttrande från annan myndighet. Statsverkets kostnader för denna kontroll skulle härigenom givetvis kunna nedbringas väsentligt.» Det är samma sak — den enda

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

väsentliga skillnaden är, att orden »enligt lantmäteristyrelsens uppfattning» äro ändrade till »enligt min uppfattning».

Jag påpekar detta, därför att jag tror, att det är riktigt att i sådana fall angiva källan. En interpellation av denna typ kommer givetvis att i viss mån innefatta ett klander emot den myndighet, som har det högsta överinseendet över förevarande spörsmål, och det är naturligtvis i detta fall alldeles oriktigt, då det just är denna myndighets uppfattningar, som återges i interpellationen. Jag säger detta också därför att herr Domö i slutet av sitt anförande sade, att själva greppet över problemet uppifrån är något, som man inte har. Detta gäller naturligtvis i varje fall inte lantmäteristyrelsen, ty det är ju dess uppfattningar, som äro framförda.

Däremot skall jag, herr talman, gärna instämma så till vida med herr Domö, som jag tycker, att fastighetsbildningssakkunnigas arbete har drivits långsamt. Herr justitieministern sade, att 1926 års jorddelningslag hade fordrat 20 år, men den avsåg, sade han, relativt sett bara detaljer. Jag tror inte det. Anledningen till att det dröjde så länge var, att under dessa 20 år nya tankar kommo av genomgripande natur, som måste införas i jorddelningslagen. Herr talmannen erinrar sig, att vad man beslöt 1926 var införandet av den av staten kontrollerade jorddelningen i motsats mot den fria jorddelning, som man hade förut, och det var en utomordentligt viktig reform. Jag tror alltså inte man kan tala så mycket om de 20 år som den gamla lagen erfordrade. Hur man än ser på saken, herr talman, tror jag, att fastighetsbildningssakkunnigas arbete borde ha gått betydligt raskare.

Herr NÄSLUND: Herr talman! Vid varje tillfälle, när jorddelningslagen kommer på tal i denna kammare, är det vanligt, att fastighetsbildningssakkunnigas arbetstakt nämnes, och då jag har den äran att tillhöra den kommitté, som har denna beteckning, anser jag det nödvändigt att i klarhetens intresse

lämna några upplysningar, dels med anledning av herr Domös påpekande — däri låg ingen kritik — dels på grund av herr Holmbäcks anförande.

Justitieministern har redan försvarat fastighetsbildningssakkunniga i det avseendet, att han redovisat en rad partiella reformer, som dessa ha levererat under tioårsperioden. Men till detta, herr talman, ber jag att få lämna den måhända uppseendeväckande upplysningen, att denna kommitté under dessa tio år i mer än två år saknat sekreterare, inte på grund av att det inte har funnits kompetenta krafter, utan därför att Kungl. Maj:t har tagit dessa i anspråk för andra arbetsuppgifter, som ansetts vara mera krävande och angelägna. Det går lätt att tala om dålig arbetstakt, såsom man stundtals hört att orden fallit om denna förhatliga kommitté, men en annan sak är, huruvida den har haft möjlighet att efter egen önskan organisera sitt arbete på ett sådant sätt, att den kunnat effektuera beställningarna.

Justitieministern, tycker jag, fann en ganska bra jämförelse, när han talade om det utredningsarbete, som föregick 1926 års lagstiftning. Då hade man hållit på i 20 år. När 1939 års fastighetsbildningssakkunniga hållit på i 20 år, har deras arbetsresultat måhända blivit någorlunda tillfredsställande.

Nu säger herr Holmbäck, att under den 20-årsperiod, som föregick 1926 års lagstiftning, inträffade det märkliga, att det växte fram nya tankar. Ja, det är riktigt, men min gode vän professor Holmbäck, det har inträffat någonting sedan 1939 också. Det har forcerats fram en jordpolitisk omvälvning, som har varit synnerligen krävande för de fastighetsbildningssakkunniga i så måtto, att de inte ha kunnat fullfölja det från början uppgjorda arbetsprogrammet, och sakkunniga ha blivit berövade arbetskraft för att tillgodose den brådskande lagstiftning, som nu skulle effektueras så snart som möjligt med anledning av 1942 års jordbrukskommittés arbete.

Ja, herr talman, det må ursäktas mig, om jag har ansett det nödvändigt att

Om snabbare handläggning av ärenden rörande fastighetsbildning.

lämna dessa upplysningar, för att kammarens ledamöter inte skola få den föreställningen, att 1939 års fastighetsbildningssakkunniga äro en sådan där kommitté, som bara ligger och mal och mal och kläcker ur sig någon liten produkt då och då, som man liksom fått dra med tång ur den. Det är ingalunda på det sättet, och därför har jag velat lämna denna upplysning.

Herr **DOMÖ**: Herr talman! Bara några ord i anledning av herr Holmbäcks yttrande. Det föreföll, som om herr Holmbäck, fast med inte alltför hårda ord, ville förklara, att det var fullständigt onödigt, att jag interPELLERAT i denna sak, och att det var andras meningar jag därvidlag hade framfört. Vad först gäller det där om andras meningar vill jag säga, att här föreligger det förhållandet, att alla ute i landet och även långt upp bland myndigheterna, som beröras, äro medvetna om att det är just koncentrationen, enhetshandläggningen och dylikt, som man måste komma till. Här råda sådana svåra uppenbara förhållanden, att ordalagen bli ganska lika, när det gäller att ge till känna denna, som jag menar, oförytterliga mening.

Så en annan sak. Jag framställde min interpellation den 8 februari i tanke att det skulle medverka till att aktualisera dessa brännande frågor måhända tidigare än statsrevisionsdebatten, som ju brukar komma först i slutet av maj. Det var i detta vällovliga syfte som jag framställde min interpellation. Jag tänkte, att en interpellation också är ett ord med i laget i en sådan här diskussion. Att sedan statsrevisionsdebatten skulle komma ett par dagar tidigare än svaret på interpellationen, kunde jag knappt tänka mig, då den framställdes.

När jag talade om greppet uppifrån, gjorde herr Holmbäck den invändningen, att det inte kunde gälla lantmateristylelsen. Då vill jag säga, att jag syftade just på regeringen, och det är mindre justitieministerns grepp härvidlag, som det gäller, utan greppet från jordbruksdepartementets chefer, som här ha

gått in på en jordpolitik, som de måste veta kommer att i mycket hög grad belasta detta arbetsområde. Om jag inte minns fel, höra jorddelnings- och lantmateriärendena till jordbruksdepartementet. Så var det på den tiden jag hade med dessa saker att göra, och jag vet, hur besvärliga de äro och vilket stort komplex som här föreligger. Jag vill inte lägga sten på börda utan bara framhålla, att vad som är det relevanta, vad som gör att läget är kritiskt är den nya börda — den s. k. jordbruksrationaliseringen och planlagstiftningen — som har lagts på de myndigheter, vilka ha att handskas med detta. Därför är det så angeläget att ovillkorligen komma till en lösning. Hur det greppet skall tas det tillhör dem, som sitta i den centrala ledningen, och i främsta rummet jordbruksdepartementet att avgöra.

Jag begagnade uttrycket vanmaktstillstånd, och det tyckte justitieministern var hårt. Ja, kanske det är det, men det har blivit så just på grund av den där nya belastningen, att man har kommit i ett läge, där man inte kommer någon vart med handläggningen av jorddelningsärendena. Man känner sig vanmäktig i det läge, som är, och det var detta, som gav mig anledning att, som jag menar inte oberättigat, beteckna det tillstånd, som nu råder, såsom vanmaktstillstånd. Nu hoppas jag, att det skall rättas till och att de saker, som justitieministern här har talat om, verksamt skola bidra till en sådan förbättring, Jag skall med den allra största förståelse se på framläggandet av dessa förslag, och jag hoppas, att de skola komma så fort som det är möjligt. Men man har såsom representant för det allmänna, som en riksdagsman skall vara, inte rätt att låta bli att framföra den sällsynt samfälliga mening, som nu råder ute i bygderna, att på det här sättet kan det inte gå, ty då få vi inte fram, vad vi vilja, vare sig beträffande planlagstiftningen, den jordpolitiska lagstiftningen eller den sunda samhällsbildningen. Det är sådana frågor vi alla måste sträva efter att lösa, och syftet med min interpellation är att bidra till förbättring.

Ang. vissa anslag till civilförsvaret.

Herr HOLMBÄCK: Herr talman! Mot herr Näslund skulle jag vilja säga, att det arbete på jorddelningslagen, som ägde rum åren 1906—1926, hade en helt annan karaktär än det arbete som nu har utförts av fastighetsbildningssakkunniga under de gångna tio åren. Arbetet på jorddelningslagen började år 1906. År 1911 framlades ett stort och mycket väl utarbetat kommittéförslag. Sedan kom det nya uppfattningar, som gjorde sig gällande. År 1918 framlades ett nytt stort jorddelningsförslag. Därefter framkommo återigen nya uppfattningar. Vid slutet av förra världskriget ansåg man sig nämligen böra slå in på en helt ny jordpolitik, och därför framlades år 1920 ånyo ett stort, överarbetat förslag. Ett par år senare tillkom en promemoria, som också omfattade en omarbetning av det äldre förslaget. Man hade alltså på ett mycket tidigt stadium hunnit fram till ett stort lagstiftningsförslag, och det var den med tiden ändrade inställningen som gjorde, att förslaget inte framlades för riksdagen. Fastighetsbildnings-sakkunniga däremot ha — i stort sett — under dessa tio år redovisat blott förslag till ändringar i ett av jorddelningslagens 21 kapitel, och dessa ändringar ha endast delvis kunnat genomföras.

Herr Domö skulle jag vilja replikera på följande sätt. Det är alldeles riktigt, att reformvännerna på detta område komma att uttrycka sig ganska lika. Det var inte det som jag reagerade emot. Men herr Domö får ursäktas mig, om jag reagerar mot att man, utan att nämna källan, skriver en interpellation, som omfattar mellan fyra och fem spalter och som i allt väsentligt är en avskrift av en myndighets utlåtande. Det hade varit lika lätt för herr Domö att skriva »såsom lantmäteristyrelsen gjort gällande är det så och så» som att skriva »enligt min uppfattning är det så och så».

Överläggningen ansågs härmed slutad.

Anmälades och godkändes jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 238, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa kronoegendomar m. m.; och

nr 239, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av en personlig professur vid statens skogsforskningsinstitut för docenten Ludvig Harald Mattsson Mårn.

Anmälades och godkändes riksdagens kanslis förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 248, angående rikets allmänna flaggdagar; samt

nr 251, om åtgärder för underlättande av orienteringen i lagar och författningar.

Vid förnyad föredragning av konstitutionsutskottets utlåtande nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser i avseende å kommunindelningsreformens ikraftträdande, m. m., ävensom i ämnet väckta motioner, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 138, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för budgetåret 1949/50 till moderskapspenning; och

nr 139, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1949/50 till civilförsvaret.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang. vissa anslag till civilförsvaret.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtande nr 140, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag till civilförsvaret för budgetåret 1949/50 m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

I detta utlåtande hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte

I. med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 154 framlagda förslag

a) godkänna de grunder för civilförsvarsområdenas administration, vilka förordats av departementschefen i statsrådsprotokollet över inrikesärenden för den 11 mars 1949;

b) fastställa i utlåtandet införd personalförteckning för civilförsvarsområdenas administration;

II. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 277 och II: 356

a) godkänna i utlåtandet införd avlöningsstat för civilförsvarsområdenas administration, att tillämpas tills vidare fr. o. m. budgetåret 1949/50;

b) till Civilförsvaret: Civilförsvarsområdenas administration: Avlöningar för budgetåret 1949/50 under elfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 2 270 000 kronor;

III. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag

a) för budgetåret 1949/50 under elfte huvudtiteln anvisa

1) till Civilförsvarsområdenas administration: Omkostnader ett förslagsanslag av 500 000 kronor,

2) till Civilförsvaret: Utbildnings- och övningsverksamhet ett förslagsanslag av 2 315 000 kronor;

b) medgiva, att det senast för budgetåret 1945/46 på riksstaten uppförda reservationsanslaget till Civilförsvaret: Bidrag till kommuner för anskaffande av materiel m. m. finge disponeras jämväl under budgetåret 1949/50.

I de likalydande motionerna I: 277, av herr *Lindström* m. fl., och II: 356, av herr *Thapper* m. fl., hade hemställts, att riksdagen måtte besluta att, med bibehållande av nuvarande bottenorganisation, till avlöningsstaten för civilförsvarsområdenas administration för budgetåret 1949/50 bevilja ett förslagsanslag av 2 800 000 kronor.

Ang. vissa anslag till civilförsvaret.

Enligt en vid utlåtandet avgiven reservation hade herrar *Johan Bernhard Johansson*, *Rickard Lindström*, *Mannerkantz*, *Sundelin*, *Ward*, *Boman* i Kieryd, *Staxäng*, *Kollberg* och *Thapper* samt fröken *Elmén* ansett, att utskottets utlåtande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under II hemställa, att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionerna I: 277 och II: 356

a) godkänna i reservationen införd avlöningsstat för civilförsvarsområdenas administration, att tillämpas tills vidare fr. o. m. budgetåret 1949/50;

b) till Civilförsvaret: Civilförsvarsområdenas administration: Avlöningar för budgetåret 1949/50 under elfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag å 2 800 000 kronor.

På framställning av herr talmannen beslöts att utlåtandet skulle företagas till avgörande punktvis.

Punkten I.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten II.

Herr **MANNERSKANTZ**: Herr talman! Till denna punkt är fogad en reservation av ett avsevärt antal av utskottets ledamöter. Reservationen är i stort sett grundad på två likalydande motioner, som framför allt syfta till att det av Kungl. Maj:t i propositionen nr 154 begärda anslaget till civilförsvarsområdenas administration måtte höjas till 2 800 000 kronor.

I den vid riksdagens början avlämnade statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t fört fram helt andra förslag än i den senare avlätna propositionen nr 154 och upptagit belopp, som äro avsedda att ungefär täcka de sammanlagda kostnaderna för den civilförsvarspersonal, som nu finnes hos staten och kommunerna. Från den 1 juli 1949 skola nämligen kommunernas kostnader för civilförsvaret övertas av staten. Det är alltså många befattningshavare, som hittills ha avlönats av kommunerna, som nu skola avlönas av staten. Kungl. Maj:t har i

Ang. vissa anslag till civilförsvaret.

statsverkspropositionen preliminärt beräknat ett belopp på 3 500 000 kronor, men i den senare propositionen satt ned beloppet till 2 270 000 kronor. Därtill skola läggas vissa andra belopp, som ha förts på en annan post här. Man kan säga, att i motionerna och reservationen åsyftas ett anslag av ytterligare 530 000 kronor för användning på sätt som jag strax skall nämna litet om.

Det har under behandlingen i avdelningen och i utskottet lagts mycket stor vikt vid det argumentet, att Kungl. Maj:t har tagit upp bland annat en post på 650 000 kronor, som skulle kunna användas för att sätta in personal i de civilförvarsområden, där det bäst behöves. Man har därför ansett, att det inte skulle erfordras ytterligare medel. Men dessa 650 000 kronor åtgå ju helt och hållet för att avlöna ungefär hundra stycken heltidsanställda befattningshavare, som annars skulle försvinna. Det är visserligen sagt, att civilförvarsstyrelsen får efter gottfinnande fördela de av oss begärda medlen, men vi ha tänkt, att de skulle användas för avlöning åt den stora mängden deltidsanställda — det är ungefär 250 stycken, som annars skulle komma bort. Om utskottets majoritet skulle vinna framgång här i kammaren och även i medkammaren, skulle således den lägsta civilförvarsinstansen, d. v. s. civilförvarsområdenas organisation, bli utsatt för en betydande försvagning, och det ha vi inte kunnat ta på vårt ansvar.

Inställningen till denna sak beror delvis på om man tror, att organisationen skall komma att tas i anspråk eller ej. Jag vågar inte spå, herr talman, lika litet som någon annan kan göra det, men det finns väl knappast någon här i kammaren, som förs stå upp och påstå, att det inte föreligger risk för att vi kunna komma i ett farligt läge eller råka i krig. När man över huvud taget resonerar om civilförsvaret — såväl som om det militära försvaret — är det med tanke på att det skall kunna behöva användas. Med nutida avskryvda former för krig kommer ett land, som blir indraget i ett sådant, att lida de kanske största ska-

dorna och det kanske största avbräcket, om civilförvarsorganisationerna inte fungera. Man måste tillmäta dem en allt större betydelse. Redan det andra världskriget visade, att ett välordnat civilförsvaret kunde neutralisera en stor del av de skador som annars skulle ha uppkommit. Tack vare civilförsvaret kunde människoliv räddas och ekonomisk verksamhet hållas i gång genom undanförslande, genom evakuering, genom skyddande av föremål och genom olika planläggande åtgärder. Ingen människa önskar ett nytt krig, men om ett sådant skulle komma, får civilförsvaret en ännu större betydelse. Man kan i varje fall inte räkna med att dess betydelse kommer att minska.

Nu har många sagt, att tjänstemännen i civilförsvarets olika instanser egentligen inte göra någon nytta. De bara sitta och göra upp planer. Ja, det är just planläggningen som är och bör vara det väsentliga. Sedan förekommer det också utbildningsövningar och dylikt. Men i stort sett måste ju allting vara planlagt, så att — om civilförsvaret behöver anlitas — det då också fungerar och alla de hundratusentals deltagarna veta var de skola vara och vad de skola göra. Det går inte att förbereda detta, om det inte finns tillräcklig personal som sköter planläggningen, har ansvaret för utbildningen o. s. v.

Många säga, att när det hela väl är planlagt, så är det inte mycket mera att göra. Men först och främst är planläggningen ännu inte färdig i detalj, ehuru den väl blir det under de närmaste åren. Därtill kommer, att planerna måste hållas aktuella. Det sker ju ständigt ändringar i befolkningens sammansättning. Människor dö och flytta, och alla personalgrupper, som skola delta i civilförsvaret, måste ständigt vara placerade och veta var de skola vara.

Det är min bestämda uppfattning, herr talman, att om man försvagar botteninstansen här i den utsträckning som Kungl. Maj:t och utskottsmajoriteten förorda, så kommer inte civilförsvaret att fungera tillräckligt effektivt. Jag skulle tro, att det förhåller sig med civil-

försvaret som med en stor del av det militära försvaret, att största delen av pengarna går åt för att över huvud taget hålla en organisation vid makt, men om man sedan satsar ytterligare något därutöver, får man en stor effekt även av de först insatta medlen.

Sedan tillkomma andra omständigheter. Vi veta, att det i största utsträckning är landsfiskalerna, som äro civilförsvarschefer. Det är åtminstone min erfarenhet — och jag tror, att den erfarenheten är rätt allmän — att våra landsfiskaler, som man ju har lagt på det ena efter det andra, äro en jäktad grupp. De få visserligen ökad biträdeshjälp och hjälp även på annat sätt, men det torde vara alldeles nödvändigt, att man från dem avlastar de alltför tidsödande löpande rutingöromålen, så att de i stället kunna ägna tillräckligt intresse åt de mera planläggande och ledande uppgifterna. Om våra landsfiskaler inte få denna ytterligare hjälp, kunna vi riskera, att de komma att bli så desillusionerade och i vissa fall så överansträngda, att de inte komma att ägna civilförsvaret det intresse som erfordras, för att man skall nå ett gott resultat.

Herr talman! Jag tror inte, att det är nödvändigt, att jag här fördjupar mig i detaljerna, utan jag vill som en sammanfattning säga, att man måste betrakta civilförsvaret med allvar och med en känsla av dess ofrånkomlighet i en så fruktansvärt osäker tid som den vi leva i. Den förstärkning med 530 000 kronor, som motionerna och reservationen avse att ge, kommer säkerligen att så avsevärt stegra effekten även av de miljoner, som redan satsats här, att det är förståndigt att bevilja förstärkningen. Jag kan inte för min del ta på mig ansvaret här — och har inte kunnat göra det i utskottet heller — att underlåta vad som rimligen kan göras.

Hur sedan botteninstansen slutgiltigt skall bli organiserad har jag inte tagit någon som helst ställning till. Jag tror visserligen, att det kan vara bra att utöka civilförsvarsområdenas storlek och alltså minska antalet områden, men jag är tveksam, huruvida man skall gå så

Ang. vissa anslag till civilförsvaret.

långt som civilförsvarsstyrelsen föreslagit i sin utredning. Det behöva vi inte ta ställning till i dag, utan här är bara fråga om hur man för nästa budgetår skall kunna göra civilförsvarets botteninstanser någorlunda funktionsdugliga.

Man har slutligen sagt, att civilförsvaret är överorganiserat i toppen. Jag är av den uppfattningen också. Åtminstone i framtiden, sedan grundplanläggningen i stort är färdig, skulle man kunna tänka sig en något mindre topp, men det har ju inte varit möjligt att få fram några förslag om minskning av t. ex. lönestaten för civilförsvarsstyrelsen. Vi få väl tänka oss att till ett kommande år se efter vad som är att göra där. I varje fall bör inte en önskan att minska organisationen i toppen få medföra, att man gör organisationen för liten när det gäller fältarbetet, det som man själv anser vara det viktigaste.

Herr talman! Med dessa motiveringar skall jag be att få yrka bifall till reservationen.

Herr KARLSSON, GUSTAF: Herr talman! Åtminstone för mig var det huvudsakligen gamla och kända argument, som herr Mannerskantz nu framdrog, men det var ändå, som om jag inte riktigt kände igen min gamle vän och trätbroder. Såsom kammarens ledamöter säkerligen ha märkt, har ingen gått fram med sådan skärpa som herr Mannerskantz, när det på andra områden gällt indragning av befattningar och minskning av administrationen. Då har det aldrig fattats honom logik och konsekvens, ty han har genomgående yrkat på inskränkningar. Men såsom kammarens ledamöter nu märka, har det blivit ett tvärt avbrott. Nu tror han tydligen inte, att det skall gå att få ett effektivt arbete med den organisation i botteninstansen, som Kungl. Maj:t här har föreslagit — ett förslag som ju egentligen bara innebär, att staten skall överta kommunernas förvaltningsorgan på civilförsvarets område. Det blir formellt sett en minskning av antalet befattningshavare — det har herr Mannerskantz rätt i — men för säkerhets skull har Kungl. Maj:t föreslagit

Ang. vissa anslag till civilförsvaret.

och utskottet tillstyrkt ett anslag av 650 000 kronor för att man skall kunna anställa tillfällig personal och sätta in den där behovet är störst. Därför vilja vi nog hävda, att man bör kunna uträtta ungefär lika mycket arbete som hittills och kanske ännu litet till.

Såsom jag har sett saken i år, ger jag herr *Mannerskantz* rätt i att landsfiskalerna äro arbetsbelastade mera än som är skäligt. Det kan säkerligen inte fortgå någon längre tid, utan det måste bli en ändring, det medger jag. Men det är framför allt två skäl som ha gjort att avdelningens majoritet och därmed också utskottet inte ha velat sträcka sig längre än vad Kungl. Maj:t har föreslagit och alltså ha avvisat motionärernas yrkande om en ökning av anslaget med 530 000 kronor.

Det första skälet är att den Nothinska utredningen rörande rationaliseringen av vårt försvar, enligt vad det sägs, skall åtminstone i vissa avsnitt beröra också civilförsvaret. Det andra skälet är, att initierade kretsar sagt mig, att om chefen för civilförsvaret — som skall vara en relativt ung man och en organisatoriskt kunnig man — får tid på sig och blir varm i kläderna, kommer han att göra civilförsvaret så effektivt som man kan begära av en sådan organisation.

Därför anse vi, herr talman, att man bör låta tiden löpa ännu ett år och se, hur det kommer att bli. Jag hade annars för min egen del — det vill jag gärna bekänna — inte varit ohägad att biträda ett krav på en översyn av denna organisationsapparat. Men vi skola komma i håg och ta hänsyn till, att apparaten är bara ett år gammal. Motionärerna ha ju varit inne på tanken att göra en ytterligare utredning i fråga om den lämpligaste organisationen, speciellt då för botteninstansen. Men jag vill liksom utskottsmajoriteten avvakta resultatet av dels den Nothinska utredningen — så att vi få se, hur civilförsvaret kommer att stå i förhållande till vårt övriga försvar — och dels den tämligen nytillsatte cheffens insatser. Då bjuder klokheten enligt vårt förmenande att här följa Kungl. Maj:t.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu föredragna punkten hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition varra med övervägande ja besvarad.

Herr *Mannerskantz* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 140 punkten II, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Mannerskantz* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut röster-na hava utfallit sålunda:

Ja — 81;

Nej — 41.

Därjämte hade 5 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Punkten III.

Utskottets hemställan bifölls.

Om anslag för upplysningsverksamhet rörande reumatiska sjukdomar.
— **Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.**

Vid förnyad föredragning av statsutskottets utlåtande nr 141, i anledning av väckta motioner om restitution av krigskonjunkturskatt till Loss- och lastningsföreningen Hamnarbete u. p. a. i Sundsvall, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Jag har, herr talman, icke något yrkande.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Om anslag för upplysningsverksamhet rörande reumatiska sjukdomar.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 142, i anledning av väckta motioner angående anslag för upplysningsverksamhet rörande reumatiska sjukdomar.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av fröken *Osvald* (I: 207) och den andra inom andra kammaren av fröken *Höjer* och herr *Huss* (II: 260), hade hemställts, att riksdagen måtte i överensstämmelse med 1941 års reumatikervårdssakkunnigas förslag ställa till medicinalstyrelsens förfogande ett årligt belopp av 30 000 kronor att användas för upplysningsverksamhet rörande de reumatiska sjukdomarna, i första rummet genom Riksföreningen mot reumatism.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att motionerna I: 207 och II: 260 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Herr **LUNDGREN**: Herr talman! Jag förstår utomordentligt väl de principiella betänkligheter, som kunna resas mot ett bifall till motionerna om anslag till Riksföreningen mot reumatism. Säkerligen är det många föreningar som kunna åberopa ungefär lika goda skäl som denna förening för att få anslag av statsmedel. Det finns emellertid, herr talman, andra medel än som äro upptagna i riksstaten, och jag skulle endast vilja vädja till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet att om möjligt bereda föreningen medel exempelvis genom att ställa anslag av lotterimedel till förfogande.

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 148, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet jämte i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen avlåten proposition, nr 143, hade Kungl. Maj:ten, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 18 mars 1949, föreslagit riksdagen att

dels till Täckande av vissa kostnader för Svenska skifferoljeaktiebolagets verksamhet för budgetåret 1949/50 under titel huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 3 750 000 kronor,

dels ock till Lån till Svenska skifferoljeaktiebolaget för budgetåret 1949/50 under kapitalbudgeten, fonden för låneunderstöd, anvisa ett investeringsanslag av 6 000 000 kronor.

I detta sammanhang hade utskottet till behandling förehåft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Isaksson* (I: 282) och den andra inom andra kammaren av herr *Dickson* (II: 353), i vilka hemställts, att riksdagen vid behandlingen av förenämnda proposition nr 143 måtte taga hänsyn till i motionerna närmare angivna synpunkter;

dels en inom andra kammaren av herr *Svensson* i Ljungskile väckt motion (II: 340), vari hemställts, att riksdagen måtte

a) avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 143 om utbyggnad av skifferoljeverket i Kvarntorp;

b) anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor för täckande av driftförluster och andra kostnader under den närmaste tiden;

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

c) i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en skyndsam utredning av formerna för oljeverkets avveckling eller för dess läggande i beredskap;

dels ock en inom andra kammaren av herrar *Åqvist* och *Olsson* i Mora väckt motion (II: 347), vari hemställts, att riksdagen måtte

a) endast i så måtto bifalla Kungl. Maj:ts proposition nr 143, att Svenska skifferoljeaktiebolaget erhöles medel till täckning av redan ingångna köpeavtal och andra förpliktelser ävensom vad som erfordrades för förhindrande av att bolaget nödgades gå i likvidation;

b) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning angående kostnader för nödiga underhållsarbeten vid bolagets anläggningar vid ett upphörande av verksamheten samt igångsättningskostnader vid återupptagande av densamma samt därefter för riksdagen framlägga förslag om den fortsatta verksamheten vid Svenska skifferoljeaktiebolagets anläggningar.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet på anförda skäl hemställt,

1. att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna II: 340 och II: 347,

a) till Täckande av vissa kostnader för Svenska skifferoljeaktiebolagets verksamhet för budgetåret 1949/50 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 3 750 000 kronor;

b) till Lån till Svenska skifferoljeaktiebolaget för budgetåret 1949/50 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 6 000 000 kronor;

2. att motionerna I: 282 och II: 353, i den mån de icke kunde anses besvarade med vad utskottet förut anført, icke måtte till någon riksdagens åtgärd förordas.

Reservationer hade anmälts

1) av herrar *Lundgren*, *Malmberg* i Skövde och *Ståhl*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen

måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 282 och II: 353 ävensom II: 340 och II: 347,

a) till Täckande av vissa kostnader för Svenska skifferoljeaktiebolagets verksamhet för budgetåret 1949/50 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor;

b) till Lån till Svenska skifferoljeaktiebolaget för budgetåret 1949/50 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 800 000 kronor;

c) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa undersökning i vad mån möjligheter förefunnnes att intressera enskilda företag att inträda i Svenska skifferoljeaktiebolaget;

2) av herr *Karl Andersson*, som dock ej antytt sin mening.

Herr LUNDGREN: Herr talman! Till statsutskottets här föreliggande utlåtande är fogad en reservation av andrakammarledamöterna herrar *Malmberg* i Skövde och *Ståhl* och av mig, och jag tillåter mig nu att i korthet motivera reservationernas ståndpunkt.

För att det skall bli litet klarare för kammarans ledamöter vad det här rör sig om skall jag, herr talman, först rekapitulera några drag i bolagets utvecklingshistoria.

Svenska skifferoljeaktiebolagets anläggningar vid Kvarntorp tillkommo år 1941 i en situation, då det handelspolitiska läget gjorde det nödvändigt att öka den inhemska oljeproduktionen, även om denna produktion icke var ekonomiskt bärande. Förutom startkapitalet, 15 miljoner kronor, tillfördes bolaget för vidare utbyggnad av anläggningarna under åren 1942 och 1943 tillhoppa ytterligare 14 200 000 kronor såsom aktiekapital och cirka 25 miljoner kronor såsom lån. Detta lån efterskänktes sedermera enligt beslut av 1944 års riksdag. Under världskrigets sista år uppkom frågan, huruvida det vore ekonomiskt riktigt att låta bolaget också under fredsförhållanden driva sin verksamhet. Slutresultatet av övervägandena blev, att skifferolje-

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

verket i Kvarntorp borde fortsätta, var-
emot den under något år i bolagets regi
handhavda driften vid skifferoljeanlägg-
ningarna i Kinne-Kleva borde nedläggas.
Detta har ju också skett.

Sedermera framlade bolagets styrelse
år 1946 ett förslag till rationalisering av
driften och fortsatt utbyggnad av Kvarn-
torpsverket och i samband därmed för-
slag till plan för bolagets framtida re-
konstruktion. Till bestridande av kost-
naderna för de föreslagna åtgärderna,
vilka bland annat innefattade en gasol-
anläggning, anvisades av 1946 års riks-
dag 16 miljoner kronor genom teckning
av ytterligare aktier i bolaget. Styrelsen
beräknade att sedan de sålunda föresla-
na nyanläggningarna kommit i gång, vil-
ket antogs kunna ske från och med verk-
samshetsåret 1951/52, skulle ett visst år-
ligt driftsöverskott uppkomma. Den i
samband med 1946 års beslut genomför-
da planen till finansiell rekonstruktion
av bolaget innebar bland annat, att ak-
tiekapitalet nedsattes med 25 200 000 kro-
nor till 4 miljoner kronor och anlägg-
ningarna nedskrevos med 16 313 000 kro-
nor.

Sedermera anvisade 1947 års riksdag
3 miljoner kronor såsom aktieteckning
i bolaget för att finansiera distribution
av gasol i bolagets egen regi.

Redan år 1947 råkade bolaget emeller-
tid i likviditetssvårigheter. De medel
som riksdagen senast anvisat hade en-
dast delvis kommit att brukas på avsett
sätt. Anläggningarna hade blott delvis
utförts. Anläggningskalkylen hade inte
hållit. Driftförlusten hade blivit ofant-
ligt mycket större än beräknat. Anlägg-
ningsmedel hade använts till täckande av
driftförluster. Trots detta hade bolaget
måst låna medel i bank och stod inför
en omedelbar likviditetskris. För att
möjliggöra bolagets fortsatta verksamhet
var det nödvändigt, att bolaget omedel-
bart erhöll ytterligare medel. Dessa an-
visades av 1948 års riksdag, som på
Kungl. Maj:ts förslag ställde 15 miljoner
kronor till bolagets förfogande. Dåva-
rande chefen för handelsdepartementet
förklarade, att det inträdda läget enligt
hans uppfattning gjorde det nödvändigt,

att bolagets ställning förutsättningslöst
prövades, och han framhöll att denna
prövning borde verkställas av särskilt
tillkallade utredningsmän. Därvid borde
särskild uppmärksamhet ägnas åt frå-
gan, huruvida och i vilken utsträckning
fortsatt drift vid Kvarntorp kunde anses
motiverad av hänsyn till anläggningar-
nas värde såsom beredskapsreserv även-
som ur tekniska eller företagsökonomis-
ka synpunkter med särskilt beaktande
av oljeimporten och världsmarknadspri-
serna på oljeprodukter. I avbidan på ut-
redningens resultat borde verkets fort-
satta utbyggnad enligt 1946 års riksdags-
beslut tills vidare anstå.

Utredningen har den 19 februari i år
avlämnat sitt betänkande och i detta en-
hälligt föreslagit att utbyggnaden av
Kvarntorpsanläggningen skall fullföljas.
Utredningens förslag innebär, att vatten-
ledningsanläggningen kompletteras och
utbygges, att anordningarna för skiffers
brytning och beredning kompletteras, att
de tre Bergh-ugnarna vid verket ombyg-
gas för högre produktion enligt en av
skifferoljebolaget utarbetad metod, att
ångkraftverket utvidgas till erforderlig
kapacitet, att gasolanläggningen fullbor-
das, att ytterligare två svavelverk anskaf-
fas samt att nya bostadshus om samman-
lagt 80 lägenheter uppföras. Bolaget
skulle under de närmaste två åren till-
föras ytterligare kapital om tillsammans
21,4 miljoner kronor.

I fråga om Kvarntorpsverket torde det,
herr talman, finnas tre olika möjligheter.
För det första kan man nedlägga verket.
För det andra kan man bibehålla verket
såsom någon sorts materielreserv med
möjlighet att igångsätta detsamma vid
krig, och för det tredje kan man bygga
ut verket enligt utredningens förslag.

Nedläggning av verket har såvitt jag
förstår icke allvarligt diskuterats av ut-
redningen, ehuru det väl i alla fall in-
gick i utredningens uppdrag att under-
söka även den möjligheten; av direkti-
ven för utredningen att döma var så fal-
let. Ehuru frågan inte diskuterats, kun-
de den möjligen böra övervägas.

Att göra Kvarntorpsverket till en ma-
terielreserv skulle enligt utredningens

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

förslag kosta 2,5—3,5 miljoner kronor årligen. Det skulle alltså icke innebära någon besparing. Därtill kommer att den betydelsefulla forskningsverksamhet, som nu bedrivs vid Kvarntorp, icke skulle kunna fortsättas, om driften vid verket nedlägges i fredstid.

Under sådana omständigheter skulle alltså återstå endast det tredje alternativet.

Även reservanternas biträda förslaget att tills vidare upprätthålla driften i fredstid, även om vi se mera kritiskt på de föreliggande kalkylerna än vad majoriteten i statsutskottet gör. Alla äro för övrigt ense om att det hittills investerade kapitalet, ungefär 87 miljoner kronor, icke ens till någon del kan göras räntebärande.

Utredningen tillmäter beredskapssynpunkterna mycket stor betydelse, när det gäller att bedöma frågan om upprätthållande av driften vid Kvarntorpsverket. Såsom överbefälhavaren och riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap framhållit, kan emellertid oljetillverkningen vid Kvarntorp på grund av anläggningarnas sårbarhet för angrepp från luften icke tillmätas något större värde för försörjningen, i händelse Sverige skulle indragas i krig. I ett sådant läge som det, vilket rådde under andra världskriget, då vårt land var avspärrat, skulle däremot anläggningarna få en viss betydelse. Överbefälhavaren framlägger två alternativ för tillgodoseende av drivmedelsbehovet under en avspärningsperiod, nämligen dels tillverkning vid skifferoljebolaget i enlighet med utredningens förslag, dels också bombsäker lagring av i fredstid importerade drivmedel. Enligt överbefälhavarens mening synes det senare alternativet bliva det för staten billigaste.

Då verket icke kan beräknas komma att drivas under krigstid, måste statsmakterna redan i fredstid sörja för en tillfredsställande lagerhållning av flytande bränsle för såväl civilt som militärt ändamål i tillräcklig omfattning för att säkra förbrukningen under en icke alltför kort tid. Dessa drivmedel måste lagras i bombsäkra förvaringsrum. Den

omständigheten att man upprätthåller driften i Kvarntorp i fredstid, fritager alltså icke statsmakterna från skyldigheten att sörja för en tillfredsställande lagerhållning av flytande bränsle för krigstid. Det är av vikt att betona detta, och jag vill i detta sammanhang erinra om att denna lagring torde vara betydligt mera angelägen än utbyggnaden av Kvarntorpsverket.

Skillnaden mellan reservanternas och utskottets förslag ligger endast däri, att reservanternas vilja anvisa blott 2 800 000 kronor, medan utskottet i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag tillstyrker 9 750 000 kronor. Reservanternas mena att för närvarande inga andra investeringar böra göras i bolaget än sådana som äro nödvändiga för driftens fortsättande. En av de viktigaste punkterna i utskottets förslag är ombyggnaden av de tre Bergh-ugnarna. Enligt reservanternas mening böra medel för närvarande beviljas endast för ombyggnad av en sådan ugn. Sedan resultatet av driften vid denna ugn visat sig, böra statsmakterna få tillfälle att ånyo pröva frågan om verkets utbyggnad. Ombyggnaden av dessa ugnar är nämligen av synnerligen stor betydelse för verkets framtida räntabilitet.

Nu påverkas, herr talman, naturligtvis den framtida räntabiliteten även av priset på olja på den utländska marknaden. Enligt en uppgift, som lämnades i utskottet vid frågans behandling, har emellertid oljepriset sjunkit med 27 procent i svensk hamn och 29 procent i utländsk exporthamn, sedan utredningen behandlade frågan. Detta påverkar naturligtvis i hög grad kalkylerna och de ekonomiska utsikterna för bolaget.

Det ekonomiska resultatet för bolaget påverkas även av priset på de biprodukter, som man kan utvinna. Om man skall bibehålla anläggningarna vid Kvarntorp, måste det vara ett mycket centralt intresse, att man gör driften så räntabel som möjligt genom att man tillvaratar biprodukterna. En näraliggande tanke synes då vara att man intresserar privata företag inom den kemisk-tekniska industrien för att i en eller annan form

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

medverka i skifferoljebolaget. Dessa intressenter böra beredas tillfälle att närmare ta del av bolagets verksamhet ur tekniska och ekonomiska synpunkter, och reservanterna förutsätta liksom utskottsmajoriteten, att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på denna fråga och försöker åstadkomma ett sådant samarbete med den kemisk-tekniska industrien, att dessa biprodukter kunna tillgodogöras på ett för bolaget förmånligt sätt.

Jag ber, herr talman, att med denna motivering få yrka bifall till den reservation, som av mig m. fl. fogats till det föreliggande utskottsutlåtandet.

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN:
Herr talman! Den föregående ärade tälaren har redogjort för Kvarntorpsverkets ekonomiska läge. Jag behöver därför inte uppehålla mig därvid, då det var en objektiv redogörelse för det ekonomiska resultatet av bolagets verksamhet. Det resultatet har ju inte varit lysande. Varje år ha allt sedan bolagets tillkomst av riksdagen äskats medel till betydande belopp för bolagets verksamhet. Varje gång som riksdagen har anslagit miljoner kronor för uppehållande av driften har man hoppats — det har nog även uttalats — att verksamheten så småningom skulle bliva ekonomiskt lönande, om framlagda förslag angående driftens ordnande genomfördes. Hade man därför sett detta företag enbart ur ekonomisk synpunkt, är det sannolikt att riksdagen inte skulle ha varit villig att offra så många miljoner kronor på företaget, som i viss mån har varit en provisorisk anläggning och som naturligtvis i rätt stor utsträckning varit ett försöksverk. Men vi måste medgiva, att under den tid, då vi voro avspärrade från tillförsel utifrån, betydde detta företag åtskilligt för vår bränsleförsörjning. Det få vi inte förbise i detta sammanhang.

Vi ha nu emellertid att ta ställning till företagets fortsatta verksamhet. Herrar Lundgren, Malmberg och Ståhl, som ha reserverat sig mot utskottets förslag, ha inte helt avstyrkt förslaget eller hemställt

att driften vid Kvarntorp skulle nedläggas.

I detta sammanhang kan man ställa frågan hur man inom industrikretsar ser på ett företag av denna beskaffenhet och på vår försörjning av flytande bränsle i framtiden. Jag var närvarande vid ett sammanträde inom Teknologföreningen, där man behandlade denna fråga. Där voro församlade såväl framstående tekniker på området som även många industrimän. De ansågo nog inte att detta företag ur ekonomisk synpunkt hade så goda framtidsutsikter, men med hänsyn till tillgångarna i världen på flytande bränsle och den stora förbrukningen därav och svårigheten för oss att anskaffa sådant bränsle, ansågo de industrimän som yttrade sig, att vi borde fortsätta driften vid Kvarntorp. Även i andra länder tillgodogör man sig nu olja ur skiffer. Men det framhölls vid förenämnda tillfälle tillika — vilket även den utredning, som här föreligger har gjort — att man måste söka att ur skifferlagren icke blott utvinna olja — denna utgör dock blott en mindre procent av de tillgångar i skifferlagren, som kunna vara användbara för materiell produktion — utan även de biprodukter, som kunna utvinnas därur. Om man kunde på ett ändamålsenligt sätt tillgodogöra sig dessa produkter, syntes det dessa industriidkare, att driften vid Kvarntorp skulle kunna bli mera ekonomiskt lönande.

När vi nu ha lagt ned så mycket pengar i detta företag, som måste betecknas som ett försöksföretag, där man hoppas att resultatet skall kunna bli bättre, bör man låta bolaget fortsätta driften. I den utredning, som ligger till grund för propositionen, ha också framstående tekniker och representanter för riksdagens båda kamrar kommit till den meningen, att företaget borde få fortsätta driften men att man skulle vidtaga åtgärder, varigenom det skulle bli möjligt att uppnå ett bättre ekonomiskt resultat.

Det är klart att man kan vara skeptisk och hysa tveksamhet om hur den fortsatta driften kommer att gestalta sig. Tidigare har det gjorts åtskilliga förutsä-

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

gelser om att driften kanske skulle bära sig, vilka visat sig inte hålla streck. Utskottet gör också ett uttalande om att det är så många ovissa moment, att man inte kan gå i borgen för att de gjorda beräkningarna äro hållbara. Men något måste nu i alla fall offras, och då är frågan, vilken av de föreslagna vägarna riksdagen anser att vi böra gå.

Herr Lundgren har redan redogjort för de tre alternativ, som komma i fråga, och jag kan därför nöja mig med att säga, att utskottet har stannat vid att driften bör fortsättas i enlighet med de sakkunnigas förslag, vilket huvudsakligen är baserat på ett av styrelsen för bolaget år 1946 framlagt förslag. Enligt de sakkunnigas förslag skulle verksamheten rationaliseras, Bergh-ugnarna ombyggas och nya brytningsmaskiner anskaffas. Vidare skulle transportanläggningarna förbättras och två nya svavelverk byggas.

Svavlet utgör en betydande biprodukt. Inemot 50 procent av bolagets försäljning sista verksamhetsåret utgjordes av svavel. Även kemisk-tekniska biprodukter anser man skola kunna utvinna. På gasolanläggningarna ha hittills offrats 7 miljoner kronor, men det begäres ytterligare 4 miljoner kronor. Enligt reservanternas förslag skulle man inte sätta i gång gasoltillverkningen utan låta anläggningen ligga outnyttjad för att man om ett eller annat år skulle taga slutlig ställning till frågan, om man skall utnyttja den.

Utskottets majoritet har däremot funnit, att man nu bör försöka öka driften, vilket skulle ske främst genom en ombyggnad av Bergh-ugnarna, tillgodogörande av svavlet och rationalisering av driften, men därför erfordras även en komplettering av vattenreningsanordningarna jämte en hel del ytterligare åtgärder. Utskottet har dock uttalat, att det vore önskvärt, att man finge något större erfarenhet av det ekonomiska resultatet av driften vid Bergh-ugnarna enligt den nya konstruktionen. Därför har utskottet ansett att man inte nu skulle bygga om mera än den första Bergh-ugnen. I detta avseende överens-

stämma majoritetens och reservanternas förslag.

Reservanterna föreslå att två miljoner kronor skola anvisas till täckande av driftförlusterna, men enligt reservanternas förslag skulle inte någonting anvisas för sådana omkostnader såsom ersättning av materiel på grund av förslitning. Förlusten skulle därför nog bli större än vad den enligt reservanternas förslag kan förefalla att vara.

Enligt utskottsförslaget skall det största beloppet användas till gasolanläggningen. Det är givet att det kan komma att ta tid, innan man får en tillfredsställande avsättning inom vårt land för ifrågavarande produkt. När riksdagen för två år sedan tagit ställning till frågan om gasoltillverkningen i Kvarntorp och ansett, att den bör komma till stånd, kunna vi inte gärna stanna på halva vägen. Men det är, såsom jag nämnde i början av mitt anförande, inte bara ur dessa synpunkter som statsutskottet föreslår, att man skall fortsätta verksamheten. Utskottet har också ansett den vara av betydelse ur bränsleförsörjningssynpunkt, framför allt om vi bli avstängda, och dessutom ha vi ansett det önskvärt, om vi i nuvarande läge kunna spara en del hårdvaluta genom minskad import av olja — en synpunkt som man inte får bortse från.

Samtliga myndigheter, som ha yttrat sig över förslaget, ha även om de uttalat kritiska synpunkter dock tillstyrkt detsamma. Det gäller såväl de myndigheter som yttrat sig främst ur ekonomisk synpunkt, t. ex. fullmäktige i riksbanken, riksgäldskontoret, kommerskollegium och statens industrikommission, som de myndigheter som närmast anlagt beredskapssynpunkter, nämligen överbefälhavaren och riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap. Även dessa senare myndigheter ha tillstyrkt förslaget, låt vara att de naturligtvis så till vida reserverat sig, att de framhållit, att om vi skulle komma i krig, skulle företaget bli bombat, och att vi därför inte kunna räkna med att Kvarntorpsverkets verksamhet skulle kunna fortgå i samma omfattning under krig.

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

Det är väl så, att man ofta får offra en del för försök att bryta nya vägar inom produktionen. Utskottet förutsätter emellertid, att Kungl. Maj:t, som närmast får överväga frågan, därest utskottets förslag bifalles, ser till att anslagen utnyttjas på det ekonomiskt bästa sättet. Utskottet säger härom: »Utskottet förutsätter, att Kungl. Maj:t låter tillse, att skifferoljeverkets organisation, vilken enligt vad utredningen konstaterat är behäftad med vissa svagheter, genom en ingående översyn erhåller mest lämpliga och ändamålsenliga utformning. Det kan måhända vara välbetänkt att låta undersöka, om icke samarbete i en eller annan form med den kemisk-tekniska industrien inom landet lämpligen bör åstadkommas.» Man håller sålunda olika vägar öppna för att ge Kungl. Maj:t möjlighet att på bästa sätt se till, att företaget om möjligt blir ekonomiskt bärande.

Med vad jag nu anfört ber jag, herr talman, att få tillstyrka utskottets förslag.

Herr ANDERSSON, KARL: Herr talman! Jag har fogat en blank reservation till utskottets utlåtande, ty jag har inte kunnat bli övertygad om att verksamheten vid Kvarntorp kan komma att bli lönande. Tidigare har jag flera gånger under senare år reserverat mig, då riksdagen beviljat anslag till Kvarntorpsverket, emedan jag inte har ansett att en fortsatt drift under fredstid kan vara ekonomiskt försvarlig.

Jag vet att denna min inställning har uppfattats som negativ; jag har endast kritiserat och inte framfört några positiva förslag. Jag har inte heller i år kunnat ansluta mig till något av förslagen, ty jag kan inte följa utskottsmajoriteten och inte heller reservanterna. Visserligen hade jag nog kunnat godtaga reservanternas förslag, såvitt avser de anslagsbelopp, som upptagits i de första punkterna, men i vad det gäller punkten C i reservationen har jag inte kunnat biträda reservanternas mening. Jag tror nämligen inte att det här i landet finns

någon enskild person, som vill offra pengar på Kvarntorp, och jag skulle inte heller vilja vara med om att uppmåna någon enskild person att göra det, ty jag tror att dessa pengar sannolikt skulle följa dem som staten har investerat — de skulle vara förlorade.

Emellertid tror jag att den kritik, som har riktats mot företaget, ändå inte har varit alldeles fruktlös. Det har i varje fall under senare tid inträffat två omständigheter, som jag för min del noterar med tillfredsställelse. Dels har tillverkningen enligt den s. k. Ljungströmsmetoden upphört, och dels har det tillrats en utredning, som har granskat Kvarntorpsanläggningen och lämnat oss en bild över denna, som är betydligt mera realistiskt hållen än de ljusblå framställningar, som driftledningen tidigare tillhandahöll riksdagen.

Om Ljungströmsmetoden är det inte mycket att säga. Den är så kraftslukande, att tillgång på billig elektrisk kraft är en förutsättning för att tillverkning enligt den metoden skall kunna hållas i gång. Tillverkningen enligt den metoden kan man, bildligt talat, säga gå till på det sättet, att man tillför en liter olja i form av elektrisk kraft i ena ändan av ett rör och får fram nio deciliter olja i andra ändan av röret. En sådan drift kan naturligtvis aldrig bära sig. Nu har emellertid denna tillverkning upphört, och det noterar jag med tillfredsställelse.

Beträffande utredningens förslag är det att märka, att denna utredning har upprättat en ekonomisk tablå för tiden från och med verksamhetsåret 1949/50 och fram till och med verksamhetsåret 1959/60. Utredningen har däri kalkylerat med ett oljepris, som ligger 20 procent lägre än det oljepris som under senaste tillverkningsåret har varit rådande. På detta antagande har utredningen byggt upp en ekonomisk balans, som visar de resultat, som skulle komma att uppstå. Även dessa resultat visa, att såvida man vill räkna med att vinstmedel skola användas till avskrivningar och nödvändigt underhåll, verksamheten även framdeles fram till och med år

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

1960 kommer att lämna förlust. Denna förlust varierar och uppgår för verksamhetsåret 1949/50 till 5,38 miljoner kronor för att successivt minskas fram till budgetåret 1959/60, då förlusten skulle bli 1,14 miljoner kronor. I medeltal ligger den årliga förlusten vid cirka 3 miljoner kronor. Det är alltså utredningens siffror, baserade på ett oljepris, som skulle ligga 20 procent lägre än det som gällde vid den tid då utredningen började sitt arbete. Emellertid ha, såsom redan har nämnts, oljepriserna faktiskt redan gått ned under den beräknade nivån, och man kan följaktligen säga, att redan i dag hänger denna ekonomiska balans delvis i luften. Hur det kommer att ställa sig med oljepriset år 1960, är det ingen som vet. Vi kunna väl räkna med att få vi leva i fred, blir det en fortsatt prissänkning på olja, och följaktligen måste resultatet därigenom bli ännu sämre för verket.

Tack vare gjorda erfarenheter och tack vare den verkställda utredningen ha vi emellertid fått en fullkomligt klar bild över förhållandena vid Kvarntorpsverket. Vi behöva inte längre som tidigare tro på vackra förespeglingar om att verksamheten skall bära sig, utan nu veta vi, att det inte är utsikter till att verksamheten inom överskådlig framtid skall bli ekonomiskt lönande.

När vi veta att resultatet blir det jag nu angivit, återstår endast det andra skälet för att driften skall fortsättas, nämligen beredskapssynpunkten. Läget är då det, att i fredstid kommer Kvarntorpsverket att utgöra en ekonomisk belastning för staten. I händelse av krig, där Sverige blir invecklat, har anläggningen ingen betydelse. Endast för det fall att Sverige blir avspärrat utan att indragas i kriget kan det ur beredskapssynpunkt vara anledning att fortsätta driften. Men när endast beredskapssynpunkten återstår, har jag frågat mig, om man inte kan tänka sig, att den synpunkten kan tillgodoses på något annat sätt, som är mera ekonomiskt förmånligt. Det är egentligen inte stora kvantiteter, det här rör sig om. Vi kunna nämligen konstatera, att samtidigt som förlusterna på

verket öka, går produktionen ned. Den har minskat år från år. Statsutskottet anger i sitt utlåtande, att enligt uppgift från bränslekommissionen produktionen utgjort 10 500 kubikmeter bensin och 34 400 kubikmeter brännolja. Den uppgiften avser tydligen något tidigare år, ty enligt bolagets egen verksamhetsberättelse för det senast gångna året har produktionen sjunkit till 9 300 kubikmeter bensin och 31 400 kubikmeter råolja eller sammanlagt således 40 000 kubikmeter. Det är att märka, att enligt kalkylerna verket i dess nuvarande utbyggnad skulle producera 80 000 kubikmeter årligen. Man har således inte kunnat uppnå mera än hälften av den beräknade produktionen.

Det är alltså denna produktion på 40 000 kubikmeter, som det ur beredskapssynpunkt skulle gälla att erhålla på annat sätt. Det har emellertid inte skett någon utredning om möjligheterna att lagra olja för beredskapsändamål i en grad som motsvarar Kvarntorpsverkets produktion. En sådan utredning tror jag skulle vara nyttig, och jag undrar om vi inte genom att använda Kvarntorpsverkets personal, som utgör 1 400 man, i vår exportindustri skulle kunna skaffa oss valuta för att till ett billigare pris inköpa olja och lagra denna i berg- rum. Skedde detta, tror jag att vi skulle få en mera betryggande beredskapstillgång än det verk utgör, till vilket vi nu satsa pengar.

Herr Gränebo anförde som ett skäl för fortsättande av verksamheten, att sedan vi lagt ned så mycket pengar — 87 miljoner kronor — i detta verk, måste vi hålla på att pumpa in nya pengar undan för undan. Jag kan inte dela denna uppfattning. Om riksdagen beslutar att nu gå in för utskottets linje, betyder det inte enbart, att man ger de 21 miljoner kronor, som propositionen räknat med, utan det måste också betyda, att man avser att täcka de årliga förluster, som komma att uppstå på verket. Vi måste således nog räkna med att till de 87 miljoner kronor, som redan äro investerade och avskrivna, måste vi satsa ytterligare lågt räknat 50 miljoner kro-

Äng. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

nor för att man skall komma fram till år 1960. Vid den tidpunkten har det växt upp ett samhälle kring verket, och frågan om Kvarntorp blir en social fråga, som vi kanske inte kunna komma ifrån. Det blir kanske det mest besvärliga i detta sammanhang.

För egen del har jag den uppfattningen, att riksdagen begick ett misstag, då den 1945 fattade beslut om att detta verk skulle fortsätta som ett långsiktigt företag under fredstid. Då hade det enligt min mening varit rätta tidpunkten att avveckla företaget, som var ett krisföretag och som till stor del från början var ett experiment. Nu har detta emellertid inte skett, och jag är medveten om att redan i dag skulle ett beslut att nedlägga och avveckla driften innebära stora förluster för staten. Men jag är rädd för att det blir ännu svårare och kommer att leda till ännu större förluster, om vi tvingas att göra det om några år.

Jag har, herr talman, inte något yrkande.

Herr PETRÉN: Herr talman! Jag har inte för avsikt att ge någon historik, utan jag tänker praktiskt taget helt förbi gå den saken. Jag kan emellertid inte underlåta att med anledning av vad herr Andersson i Rixö sade göra åtminstone ett väsentligt tillrättaläggande, även om mycket annat vore att säga med anledning av vad han yttrade. Jag vill inte att det skall stå oemotsagt, vad han nämnde i samband med att Kvarntorpsbolagets årsproduktion hade nedgått från 80 000 till 40 000 kubikmeter. Förklaringen är i allt väsentligt den som herr Andersson i början av sitt anförande själv antydde, nämligen att man upphörde att tillämpa Ljungströmsmetoden. Den användes under avspärningstiden, då man hade tillgång till elektrisk kraft, som fick användas för denna för vårt lands försörjning så viktiga produktion. Nu råder det kraftbrist, och dessutom äro inte kraftpriserna sådana, att det är försvarligt att upprätthålla driften vid Ljungströmsanläggningen. Ljungströms-

metoden är emellertid inte så oekonomisk som herr Andersson skildrade den.

Jag vill alltså fatta mig kort i fråga om historieskrivningen. Kvarntorpsverket tillkom 1941 ur beredskapssynpunkt. Man kan reservationslöst säga, att Kvarntorpsverket var till en oersättlig nytta under avspärningstiden. Kvarntorpsproduktion var då vissa tider av samma storlek som vår civila konsumtion av olja. För andra ersättningsbränslen betalade vi tidvis mera än för Kvarntorpsverkets produkter. År 1946 beslöt riksdagen, såsom här har nämnts, att Kvarntorpsverket skulle bli ett långtidsföretag och utbyggas. Framlagda kalkyler angåvo då, att en lönsam drift skulle kunna uppnås, men såsom det också har nämnts, visade det sig att de gjorda prognoserna av många skilda orsaker inte höllo streck. En utredning tillsattes, och i avvaktan på dess resultat beslöt riksdagen att utbyggnadsarbetena skulle stoppas. Den utredning, som är redovisad i propositionen, anser nu att man icke kan uppnå en lönsam drift, om man räknar med att verksamheten skall bedömas efter fullt affärsmässiga grunder. Det är ett faktum som man naturligtvis har anledning att ta fasta på. Under återopande framför allt av värdet av anläggningarna ur beredskapssynpunkt har utredningen emellertid tillstyrkt en fortsatt drift och utbyggnad, och på samma linje ha remissinstanserna genomgående gått liksom också Kungl. Maj:t och nu utskottsmajoriteten.

När man bedömer skifferoljebolagets framtidsmöjligheter, är det ju såsom herr Lundgren nämnde tre vägar som man kan tänka sig att gå, nämligen nedläggning av driften, förpuppning av anläggningarna med bibehållande av beredskapssynpunkten eller fortsatt drift.

Ett nedläggande av anläggningarna kan icke vara försvarligt ur beredskapssynpunkt. Det är ingalunda så, att utvägen att nedlägga verksamheten icke har diskuterats, utan den har naturligtvis underkastats prövning. Av väsentlig betydelse är därvid var riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap och flera andra remissinstanser ha uppgivit

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

angående värdet av att denna anläggning finnes att tillgå i avspärrningstider. Det är riktigt att den inte har någon större betydelse ur beredskapssynpunkt i händelse av krig. Bibehållande av Kvarntorp betyder därför inte att man kan bortse från beredskapslagring inför krigsfall, utan det är önskvärt att man både anordnar beredskapslager och upprätthåller inhemsk produktion. Det kostar pengar att dra upp beredskapslager, och i dagens läge kostar det utländsk valuta att få in de för lagringen erforderliga kvantiteterna, och kostnaderna äro icke obetydliga när det gäller att få erforderliga rum för bränsleförvaringen.

Att förpuppa anläggningen med bibehållande av dess värde ur beredskapssynpunkt är knappast möjligt. Kostnaderna röra sig om miljonbelopp om året, och dock kan beredskapen ändå inte bli fullgod. Anläggningens karaktär är inte sådan, att den vägen är framkomlig.

Den framkomliga vägen är i stället att fortsätta driften och försöka förbilliga densamma, minska förlusterna. För att uppnå detta äro rationalisering och utvidgning av driften nödvändiga. Utökningen bör emellertid ske i etapper; därom är utskottsmajoriteten fullständigt ense med herr Lundgren. Utskottets linje innebär, att man skall avsluta påbörjade utbyggnader men i övrigt avvakta resultatet av driften, innan man går vidare och tar nästa steg.

Att såsom reservanterna ha tänkt sig endast fortsätta driften utan avslutande av en del pågående arbeten och utan genomförande av härmed sammanhängande rationalisering av driften, är inte möjligt utan att man drar på sig driftkostnader, långt större än reservanterna ha tänkt sig. Reservanterna ha nämligen yrkat, att anslagen skola begränsas till täckande av den s. k. driftförlusten på två miljoner kronor. Men i de medel, som Kungl. Maj:t har begärt, ingå 1,5 miljoner kronor för ersättning och förnyelse av material. Man kan naturligtvis inte underlåta att anskaffa ersättningsmaterial utan att driftförlusterna stiga högt över den summa som reservanterna ha angivit. Ersättning och

förnyelse göras just för att hålla nere driftkostnaderna. Det är icke görligt att såsom reservanterna ha tänkt sig klara sig med den summa, som de angivit, och därmed hålla driften i gång.

Vidare vill jag understryka, vad herr förste vice talmannen berörde, att om man underlåter att fullborda gasolanläggningen, blir det liggande ett dött kapital på sju å åtta miljoner kronor, varjämte man riskerar att lönsamheten av anläggningen blir sämre i framtiden, då det för en sådan vara, som är relativt ny i vårt land, är av värde för producenten att den kommer ut i marknaden, innan konkurrenser vuxit upp.

Det är således inte möjligt att gå reservanternas väg. Bakom deras synpunkt ligger, om jag förstått det rätt, vad jag vill kalla en undervärdering av Kvarntorpsverket ur beredskapssynpunkt och även en allmän skepsis med anledning av vad som tidigare förevarit. Det senare är inte märkligt med tanke på de tidigare gjorda prognoserna, vilka inte hållit streck, och de överraskande uppdykande anslagsäskandena. Utskottets uppfattning om värdet av Kvarntorpsverket ur beredskapssynpunkt anser jag det emellertid inte vara möjligt att gendriva. Det tillkommer emellertid även andra ting, nämligen att man inte får bortse från verkets värde i nuvarande valutasituation. De huvudsakliga produkter, som framställas vid Kvarntorpsverket, äro typiska importvaror. Det gäller såväl olja och bensin som svavel och gasol, som är en ersättning för andra bränslen. Skulle Kvarntorpsverkets produktion i dag bortfalla, innebär det ett ökat valutabehov av bortåt 10 miljoner kronor om året.

Det finns även andra synpunkter som man bör ha i minnet, när man diskuterar skifferoljeindustrin. Jag tror att den industrien är av ett stort nationellt intresse för oss. Jag tänker inte bara på de förhållanden, som här ha relaterats — dess omedelbara beredskapsvärde vid avspärrning — utan jag tänker också på en längre bort liggande framtid. Hur är egentligen läget för vår bränsleförsörjning och energiförsörjning över hu-

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

vud taget? Trots vattenkraften och tillgången på skogar torde blott ungefär hälften av den svenska energiförbrukningen täckas av vattenkraft och inhemska bränslen. Ungefär 50 procent måste tillföras genom import av kol och olja. Det kan i framtiden bli svårigheter inte bara på grund av avspärrning, utan även handelspolitiska lägen av sådan beskaffenhet, som vi ha i dag, kunna göra det önskvärt, att bättre balans på bränslefronten uppnås. Vi ha då att tänka på stora naturtillgångar av två slag, nämligen dels torven och dels våra oljeskiffrar. Båda vägar som det borde vara värt att pröva, men närmast till hands ha vi skifferlagren, som ligga koncentrerade. Skifferindustrien har starkt utvecklats under de två senaste årtiondena. Det är en utveckling som inte är avslutad. Rationaliseringsåtgärder och nya metoder kunna tänkas växa fram som äro ägnade att successivt göra läget gynnsammare för denna industri. Därtill kan medverka, att tillgångarna ute i världen på stenkol och olja icke äro outtömliga.

Dessa förhållanden ha observerats runt om ute i världen av de länder, som ha oljeskifferlager. I Amerika, som tidigare exporterade naturolja, har nyligen av inrikesministern framlagts en beredskapsplan, den s. k. Krugplanen, som har som målsättning anläggningar för framställning av syntetiska bränslen till ett värde av 9 miljarder dollar. Enligt den planen räknar man med framställning av 100 miljoner ton olja per år. Avsikten är att här skifferoljeverk skola ingå i stor utsträckning. Där ha också lämnats fortlöpande anslag till forskningen inom detta område. Det sista anslag, som jag har sett omnämnas i fackpressen, var på 30 miljoner dollar till forskning inom området.

Våra svenska skiffrar i Närke äro icke av direkt lägre värmeinnehåll än de utländska. Oljehalten är visserligen lägre men gashalten — om jag så får uttrycka mig — större. De europeiska skifferoljeverken — jag tänker då på England, Frankrike och Tyskland — drivas med avsevärt större årliga subventioner än de svenska i dag. De engelska skifferolje-

verken, som jag haft tillfälle studera, ha avsevärt större driftkostnader, närmast beroende på att skiffrarna i England inte ligga i dagen som hos oss, utan skiffrarna få brytas under förhållanden, som äro rätt påminnande om brytningen i kolgruvor, till helt andra och större kostnader än vad skifferbrytningen drar i Sverige.

Våra Närkesskiffrar äro mäktiga lager. Om jag tar kvantiteterna i både östra och västra Närke — jag bortser nu från skiffrar i andra landskap som äro fattigare — så finns i runt tal 1,7 miljarder ton oljeskiffer, vilket skulle kunna innebära en utvinning av 80 miljoner ton olja, d. v. s. motsvarande ungefär 40 års oljeförbrukning efter nuvarande förhållanden. Räknar man med hela värmevärdet i skiffrarna och inte bara med oljan, representera fyndigheterna bortåt 300 å 400 miljoner ton stenkol. Det finns enligt min mening all anledning att se allvarligt på skifferoljefrågan och beakta möjligheterna av en framtida större skifferoljeindustri.

Utredningen har lagt fram kalkyler, som klarlägga hur man med nu prövade metoder kan se utvecklingen. Dessa kalkyler visa att årsförlusterna äro väsentliga. De komma successivt att nedgå men stanna vid ungefär 1,5 miljoner kronor om året i slutet av den tidsperiod som är redovisad i tabellen i propositionen. Utredningen har emellertid också angivit hur man med ytterligare investeringar utöver dem som utredningen förordat har möjlighet att driva ned kostnaderna genom hel övergång till enbart Bergh-ugnsdrift och slopande av de övriga ugnarna. Något positivt förslag i denna riktning har utredningen emellertid inte velat göra nu. Det är uppenbart att man måste gå etappvis och under tiden följa utvecklingen på detta område i utlandet och se vilka metoder som kunna komma fram och utgöra förbättringar i förhållande till dem som vi nu ha. Man kan därför inte binda sig för ett program på längre sikt. Det är alltså en viktig uppgift för bolaget att följa denna utveckling på andra håll i världen.

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

Många ha frågat sig — vi hörde ju nyss herr Andersson i Rixö — hur de framlagda kalkylerna kunna tänkas komma att hålla. Det enligt min mening därvid avgörande är, som herr Andersson i Rixö var inne på, vilka priser man kan räkna med för huvudprodukterna, alltså olja, bensin och gasol. Utredningen har efter inhämtande av upplysningar från olika håll ställt prognoser. Det är ingalunda så, som herr Andersson i Rixö säger, att priserna förra året, om jag uppfattade det rätt, lågo 20 procent under vad utredningen har kalkylerat med. Priserna lågo tvärtom väsentligt över; de lågo ungefär 2,5 öre per liter över såväl för olja som bensin. Efter den kraftiga sänkning av oljepriset som nu skett ligger emellertid detta nu en obetydlighet, ett halvt eller tre fjärdedels öre, under vad som ingår i kalkylerna, medan bensinpriset alltså ligger avsevärt högre. Jag tor att detta missförstånd beror på att de priser, som äro redovisade i utredningen, inte äro importpriserna på olja och bensin. Man får inte glömma bort att det finns någonting som heter grosshandelsmarginal, som i detta fall till en del kommer på bolagets lott. Därför kan man inte här göra en direkt jämförelse med importpriserna. Men det är givet att man måste ha klart för sig att priser följa konjunkturförhållandena och konkurrensförhållandena och annat, som är svårt att överblicka, och en reservation måste givetvis göras. Priserna kunna svänga upp och ned kring de angagna siffrorna.

När man i tabellerna i propositionen ser vilka kostnader man har att vänta för Kvarntorpsdriften i framtiden, tror jag att man ändå bör draga sig litet till minnes, vad man på andra områden ansett och anser vara värt att kosta på beredskapen i fråga om vår bränsleförsörjning. Jag tänker på exempelvis motoralkohol. Där ha vi nu ett löpande avtal som innebär, att staten på ett år köper ungefär 16 000 m³ motoralkohol till ett pris av ungefär 40 öre per liter. Det är ett pris som ligger avsevärt över priset för närmast motsvarande bränsle, bensenen. Dessutom utgå

här endast 15 öre per liter i skatt, jämfört med bensenens 45 öre, varför man kan säga att bara av denna anledning här nu indirekt ges en subvention motsvarande 5 miljoner kronor om året. Jag vill inte säga detta såsom någon kritik när det gäller motoralkoholfrågan, utan jag vill bara relatera detta förhållande för att ge den föreliggande frågan de rätta proportionerna. Man behöver ju inte diskutera vad som har det största beredskapsvärdet, vårt skifferoljeverk eller våra motoralkoholfabriker.

Jag vill vidare understryka värdet av att de riktlinjer som klarlagts i samband med utredningsarbetet följas både i vad de avse ekonomiska, tekniska och organisatoriska frågor. Jag vill sedan för min personliga del framföra ytterligare några synpunkter.

I bolagets ledning är en styrelse, som är sammansatt av utomordentligt skickliga personer med mycket goda allmänna kvalifikationer och väl beprövade i många sammanhang. Men skifferoljebolaget är i många avseenden inte likt andra företag. Det befinner sig i en fortskridande, stark utveckling. Detta förhållande ställer osedvanligt stora krav på styrelsen, större krav än vad som kanske i allmänhet behöver ställas på en styrelse i andra företag. Det gäller då att i denna styrelse ha personer, som både ha tid och förutsättningar att ägna sig åt de många gånger både svåra och rent specifika frågor som finnas i detta företag av både teknisk, ekonomisk och kommersiell art. Jag vill, med denna bakgrund, såsom min uppfattning ha sagt, att jag tror att det vore välbetänkt, om här toges initiativ till en rekonstruktion av bolagets styrelse.

Utredningen har i sina kalkyler inte räknat med inkomster av tillkommande biprodukter. Flera sådana äro emellertid tänkbara, i ett par fall av för vårt land viktig art. Inte minst för utvecklingen av dessa tillverkningar tror jag att det är värdefullt, att bolaget erhåller anslutning till andra industrier. Såsom jag läst utskottets skrivning har utskottet också öppnat en möjlighet för Kungl. Maj:t att söka dylika kontakter.

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

Herr Lundgren nämnde i sin historie-skrivning någonting om skifferoljeverket i Kinne-Kleva och att arbetet där har nedlagts. Det är riktigt att driften vid Kinne-Kleva är nedlagd. Frågan hade inte något direkt samband med den utredningsuppgift som förevarit här, men eftersom saken har förts på tal vill jag passa på att nämna, att den har ett indirekt samband med Kvarntorp. Det är nämligen fråga om samma bolag, och de underhållskostnader som man har för Kinne-Kleva belasta Svenska skifferoljebolaget. Jag tror att det är angeläget att vi snabbt få ett avgörande hur man skall förfara med Kinne-Kleva i fortsättningen. Jag tänker då närmast på att man bör ta ställning till huruvida det verkligen är nödvändigt att upprätthålla Kinne-Kleva ur beredskapssynpunkt och lägga ned stora kostnader i underhåll där för en beredskap, som ändå inte är effektiv.

Jag vill sist uttrycka den förhoppningen att det efter all den diskussion och alla de debatter som förts kring Kvarntorpsverket inte skall råda någon tvekan för framtiden om vilket stort värde det är för oss att ha en skifferoljetillverkning i gång, och att man därmed också skall ge de människor som där arbeta den arbetsro som behövs för uppnående av ett gott resultat.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Häri instämde herr *Lundqvist*.

Herr **SUNDELIN**: Herr talman! Man kan nog utan överdrift påstå, att inställningen till Kvarntorpsbolaget har blivit alltmer kritisk allt eftersom tiden gått. Det är inte bara här i riksdagen som man möter denna kritiska inställning utan också på många andra håll, kanske framför allt på den ort, där bolaget driver sin rörelse.

Nu kan man förstå, tycker jag, denna kritiska inställning. Från bolagsledningens sida ha gjorts framställningar till riksdagen år efter år om ökade anslag till rörelsen. För varje gång har man om inte precis lovat, så i varje fall

ställt i utsikt, att fick man bara anslaget den gången, fanns det stora utsikter för att bolagets rörelse sedan skulle visa sig ekonomiskt bärande eller åtminstone gå ekonomiskt bättre ihop än tidigare. Det har hittills dock alltid visat sig att dessa försäkringar tydligen inte varit byggda på någon saklig grund.

Vad jag här begärt ordet för är egentligen för att understryka ett påpekande, som utredningen gjort angående bolagets organisation och administration. Utredningen säger, att vid sitt studium av organisationen har utredningen funnit, att denna lider av vissa uppenbara svagheter. Sålunda synes driftchefen vid Kvarntorpsverket, överingenjören, vara överbelastad med arbete och driftorganisationen under honom vara för svagt uppbyggd. Jag tycker mig av andra uttalanden av utredningen i detta sammanhang ha skäl att ställa den frågan: Är det inte så att driftchefen har velat ha det på det sättet?

Utredningen säger, att det mest iögonfallande är behovet av erfarna och kvalificerade chefer för vissa driftavdelningar och att anställandet av sådana kvalificerade avdelningschefer kan väntas få ett utomordentligt stort inflytande på effektiviteten vid hela produktionen. När utredningen vidare säger, att bolagsledningen inser detta, och påstår att ett anställande av ovannämnda kvalificerade avdelningschefer inte skulle behöva medföra någon ökning av lönekontot, »då det torde finnas möjligheter till rationalisering i andra avseenden som väl motväga kostnaden för dem», då frågar man sig verkligen: Varför har inte tidigare en sådan omorganisation skett?

Jag tror att då man söker få fram bättre resultat av Kvarntorpsbolagets verksamhet skall man inte uteslutande se till den tekniska utvecklingen och utbyggnaden, utan man har säkert rätt stor anledning att också fästa avseende vid organisationen i ledningen. Detta har ju också betonats i utskottsutlåtandet — enligt min mening kanske dock för svagt — då utskottet säger att det förutsätter, »att Kungl. Maj:t låter tillse, att skiffer-

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

oljeverkets organisation, vilken enligt vad utredningen konstaterat är behäftad med vissa svagheter, genom en ingående översyn erhåller mest lämpliga och ändamålsenliga utformning».

Herr talman! Det är egentligen endast för att understryka dessa synpunkter som jag här begärt ordet. I övrigt har jag inget annat yrkande än om bifall till utskottets hemställan.

Herr KRÜGEL: Herr talman! Jag har tidigare, jag tror jag vågar säga vid alla tillfällen när skifferverket vid Kvarntorp varit på tal här i riksdagen, deltagit i diskussionen, och jag skall be att få göra det också i dag, men bara med några ord och främst då som representant för den ort, där företaget ligger. Men jag kanske får tillägga, att jag inte kan följa min länsbroder och kamrat på bänkplatsen här bakom mig i hans framställning men väl i hans yrkande.

Som kammarens ledamöter ha sig väl bekant, åtminstone de som förut deltagit i beslut om Kvarntorp, har jag aldrig uttalat någon större tilltro till att företaget skulle kunna bli fördelaktigt ur ekonomisk synpunkt. Jag har snarare vid dessa tidigare tillfällen yttrat mig i motsatt riktning. Men jag har tillåtit mig framhålla en annan sak, nämligen att det vore lämpligt ur ekonomisk synpunkt, för att göra företaget så lönsamt som möjligt — eller i varje fall så litet förlustbringande som möjligt — att man förenade med utvinningen av olja ett tillvaratagande av alla övriga naturprodukter som skiffret innehåller. Utvecklingen har ju också gått i den riktningen.

Jag har också, vill jag minnas, vid ett tillfälle sagt att jag tror, även om jag inte är ekonom av facket, att det skulle vara ekonomiskt fördelaktigt att förena detta råvaruskapande, om jag får utrycka mig på det sättet, med en kemisk industri, antingen vid företaget eller så att företaget sökte kontakt med en sådan industri på annat håll för att göra driften lönsammare. När jag därför för någon tid sedan tog del av utredningsmännens berättelse över sin verksamhet, vil-

ket jag gjorde med intresse och jag kan säga även med tillfredsställelse, tänkte jag, att nu är företaget länkat in på en linje som motsvarar mina förhoppningar. Och när sedan propositionen kom hade jag nöjet att se att den var upplagd efter samma riktlinjer.

Nu har statsrådet visserligen skurit ned, åtminstone för detta år, det av utredningsmännen föreslagna beloppet med ungefär hälften, men den åtgärden kan jag förstå. Den hänger väl, gissar jag, samman med det ekonomiska läget i övrigt. Men jag tror inte, herr talman, att de förutsättningar som jag här talat om, innebärande en ny inriktning av bolagets produktion och därmed möjligheter till större lönsamhet, skola behöva ofördelaktigt påverkas av en sådan nedskärning, utan att företaget skall kunna arbeta på ett tillfredsställande sätt efter de nya linjerna.

Nu vilja emellertid motionärerna, åtminstone ett par av dem, att man skall kasta — jag vågar uttrycka det så — yxan i sjön. De fullfölja visserligen inte helt den tankegången genom att yrka, att driften omedelbart skall läggas ned, utan de stanna för ett yrkande om en avveckling av företaget i en eller annan form, men i princip är deras ståndpunkt klar. Ett sådant förfarande vill åtminstone inte jag medverka till. Jag tror att jag kan säga, att jag har en betydande hemmaopinion bakom mig i det ställningstagandet. Vi ordsbor skulle inte gärna vilja ha en nedrostad och nedskrotad fabriksanläggning med raserade murar och skorstenar, vilket skulle bli följden om verksamheten nedlades. Vi ha tidigare under de år som gått lidit svårt — jag har påtalat det vid andra tillfällen här i kammaren — av de avgaser som förekommit, den förorening som skett av vattnet, det svavel som gått ut med skorstensröken och annat sådant, men härvidlag har det blivit en förbättring. Jag är angelägen att konstatera det i dag, därför att jag varit kritisk tidigare på den punkten, och jag vill gärna rikta ett tack till bolagsledningen för dess insatser för att gå våra önskemål i det här avseendet till mötes.

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

Även av andra orsaker måste det vara lämpligt att företaget inte lägges ned. Jag kan instämma i vad som här redan framhållits av herr Petréns beträffande de valutapolitiska synpunkterna. Det kan inte vara utan betydelse för oss, när vi nu ha ont om sådan utländsk valuta, som vi måste ha för att utifrån kunna köpa sådana produkter som tillverkas vid Kvarntorp, att vi där få fram så betydande mängder som vi trots alla påståenden om motsatsen ändå få fram av både olja och svavel och ammoniak, ett gödningsämne som finns i skiffer, och gasol, som också skall tillverkas. Den framställning av jordbrukskalk, som bolaget har möjlighet att göra, är inte heller betydelselös. Kalksten finns det väl på många ställen i vårt land, men varan är tung och för med sig stora fraktkostnader. Därför skulle vi på den ort där jag hör hemma, alltså i närheten av Kvarntorp, få vidkännas betydligt större fraktkostnader för kalken, om vi inte hade tillgång till denna produktion vid Kvarntorp. Jag tror därför att jag kan säga att för närkingarnas del är även den tillverkningen av betydelse.

Sedan tillkomma ju som framhållits av andra talare beredskapssynpunkterna, och dem få vi naturligtvis inte heller bortse från. Nu har sagts att Kvarntorp ligger så öppet, och att i händelse av krig anläggningarna på ett ögonblick skulle raseras, om vi bleve indragna i kriget och finge fiendens flyg emot oss. Och man kan för all del säga att Kvarntorp ligger öppet, och vi kunna kanske inte hindra att det blir föremål för bombning och förstörelse. Men vi kunna tänka oss en avspärrning av vårt land på samma sätt som under förra kriget, och då får Kvarntorpsverket otvivelaktigt stor betydelse ur försörjningssynpunkt på de områden, som jag här nämnt.

Jag vill inte heller bortse från Kvarntorpsbolagets betydelse för den stora tjänstemanna- och arbetarstam, som samlats där och förankrat sig på orten. Det sades nyss att det skulle så småningom växa upp ett samhälle, som skulle medföra sociala förpliktelser av olika slag. Jag vill säga den ärade talaren, att ett

sådant samhälle finns där redan, varför jag tror att vi redan i dag få se på frågan också något med hänsyn härtill.

Det var också en annan sak, som jag tänkte föra på tal, och det är en som jag rört vid tidigare, nämligen att området omkring Kvarntorp på grund av verksamheten har blivit till någonting annat än vad det var förut. Det är tråkigt för oss som bygga och bo i denna trakt att titta ut över markerna. Det område där företaget nu ligger har förvandlats till en steril öken, och denna förvandling fortgår dag efter annan; området för brytningen blir allt större och större. Jag har ingen anmärkning att göra på den punkten, ty jag förstär att detta är ofrånkomligt. Men jag skulle vilja rikta en framställning till handelsministern att kontakta bolagsledningen för att om möjligt få till stånd en rättelse därvidlag på det sättet, att efter hand som brytningen fortgår och ytlagret skall fraktas bort, man fraktar den jord, som ligger överst, till bakomliggande område, som redan blivit föremål för brytning, och på så sätt får odlingsbar och nyttig mark tillbaka och också en vackrare anblick, om man nu vill se också till skönhets-synpunkten. Bolagets ledning gav loften om sådana åtgärder för flera år sedan, men de ha tyvärr inte kunnat infrias, av vilka skäl kan jag inte säga. Jag vänder mig därför — jag upprepar det — till det närvarande statsrådet med en begäran, att statsrådet ville träda i förbindelse med bolagsledningen för att överlägga om möjligheterna att nå en rättelse i det stycket, ty en sådan skulle vara välkommen.

Med detta vill jag sluta och tillägger, herr talman, att jag naturligtvis yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr LINDSTRÖM: Herr talman! Jag skulle ha kunnat nöja mig med att instämma med herr förste vice talmannen och min ärade vän på Södermanlands- och Västmanlandsläns-bänken, men jag har i alla fall begärt ordet för att lämna en kort personlig deklaration.

Som framgår av första kammarens

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

protokoll för den 28 april förra året yttrade jag mig då mycket skeptiskt om Kvarntorpsverkets framtidsmöjligheter. Jag hade närmast den uppfattningen, att Kvarntorpsanläggningarna borde läggas i materielreserv. Herr andre vice talmannen var mycket missnöjd över min pessimism och vände sig på ordsbornas vägnar mot min inställning. Om herr andre vice talmannen hade varit närvarande här i dag är jag övertygad om att han inte skulle ha haft anledning att bli missnöjd med mig. Jag har nämligen med stor uppmärksamhet läst Kvarntorpsutredningens betänkande och lyssnat till de föredragningar som vi ha haft i statsutskottet i fråga om detta ärende. Jag har därvid kommit till den bestämda övertygelsen, att den mörka kolorit, som jag lade på mitt anförande i fjol, icke kan i fortsättningen vara den riktiga färgen. Efter herr Petrén's klara vägledning — han kan dessa saker betydligt bättre än jag — har jag nämligen fått en mera förhoppningsfull syn på detta spörsmål.

Riktigheten av min ljusare syn på saken bekräftas också, anser jag, därav att man, såsom framgår av reservationen, nu tror det vara möjligt att koppla in även privata ekonomiska intressen på Kvarntorpsföretaget. Om Kvarntorpsanläggningen skulle vara så hopplös ur ekonomiska synpunkter som det från en del håll säges, skulle det säkerligen inte finnas några privata intressen som skulle vilja anknyta sin ekonomiska verksamhet till Kvarntorp.

Herr talman! Härmed har jag avlagt min bekännelse och slutar med att hemställa om bifall till utskottets förslag.

Herr LUNDGREN: Herr talman! Utskottets representanter vilja icke göra gällande, att Kvarntorpsföretaget i längden kan komma att bli en direkt lönande anläggning. Herr förste vice talmannen erkände även, att det i de nu framlagda kalkylerna finns många osäkra moment. Herr förste vice talmannen försvare dock liksom herr Petrén utskottets ståndpunkt med att framhålla, att Kvarntorpsverket har stor betydelse

från beredskapssynpunkt. Vi äro dock alla överens om att anläggningarna icke skulle ha något värde för vår försörjning i ett krig, vari vårt land vore indraget. Kvarntorpsverkets betydelse från beredskapssynpunkt inskränker sig alltså till det fall, att vårt land på nytt skulle råka in i ett liknande avspärrningsläge som under det andra världskriget. Herr förste vice talmannen torde inte motsäga mig om jag konstaterar, att utsikterna för att vårt land på nytt skall komma i en liknande avspärrningssituation som under andra världskriget icke äro stora. Vi måste nämligen räkna med att föra en sådan utrikespolitik att vi hålla förbindelserna öppna västerut.

Härtill vill jag, herr talman, blott lägga ytterligare en synpunkt. Herr Petrén underströk Kvarntorpsverkets betydelse från valutabesparingssynpunkt. Valutasynpunkten måste naturligtvis, åtminstone i dagens läge, tillmätas ett visst beaktande. Men man kan, herr talman, icke försvara vilka oekonomiska investeringar som helst bara genom att hänvisa till valutasynpunkter eller protektionistiska synpunkter av den art som i övrigt äro så på modet i våra dagar.

Jag vidhåller, herr talman, mitt yrkande om bifall till den vid utskottets utlåtande fogade reservationen.

Herr OLSSON: Herr talman! När detta ärende diskuterades förra året tillät jag mig att i all korthet säga, att med hänsyn till beredskapssynpunkten kunde frågan om Kvarntorps nedläggande ej ens ställas under diskussion. En talare antydde då att mitt ställningstagande skulle ha föranletts av speciella länssynpunkter. Av de anföranden, som nyss ha hållits här av två representanter för Örebro län, torde med all önskvärd tydlighet ha framgått, att det i denna fråga knappast förefinnes något allmänt länsintresse, som jag har anledning att vårda mig om. Meningarna om huruvida Kvarntorp är till skada eller nytta äro, som torde ha framgått av dessa båda anföranden, synnerligen delade inom länet och på orten.

Min ståndpunkt, som är densamma i

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

är som i fjol, är alltså att det är beredskapssynpunkten, som motiverar inte bara ett upprätthållande av driften vid Kvarntorp utan även en utökning och rationalisering av densamma. Herr Andersson i Rixö yttrade, att om vi hade använt de pengar, som ha lagts ned på Kvarntorp, till att öka exportindustriens möjligheter att framställa och därigenom fått in mera valutor i landet, för vilka pengar vi sedan hade kunnat köpa olja utifrån, så skulle vi ha gjort en bättre affär än vad vi ha gjort genom att lägga ned dessa miljoner i Kvarntorp. Det kan naturligtvis sägas. Ett faktum är emellertid att vi inte ha gjort på det sättet, och som saken nu ligger till har alltså den synpunkten ingen betydelse när det gäller att fatta ställning till den kungl. propositionen.

Världsläget är faktiskt sådant att vi i vårt land torde behöva söka trygga oss både genom oljelagring och upprätthållande av den tillverkning av olja, som förekommer vid Kvarntorp. Även om det är riktigt att Kvarntorpsverket är tämligen sårbart i händelse av krig, är det inte mindre riktigt vad som anförts från annat håll, nämligen att vid en avspärrning, i synnerhet en långvarig sådan, under vilken inga egentliga krigshandlingar mot landet förekomma, kan Kvarntorpsverket få synnerligen stor betydelse för vår folkförsörjning och våra möjligheter över huvud taget att överleva isoleringen.

Jag tror således att det från dessa synpunkter skulle vara oförsvarligt att nedlägga Kvarntorpsverket. Det skulle också vara oklokt att sätta företaget på svältkost. Det riktigaste måste vara att försöka göra produktionen så omfattande och lönande som möjligt, vilket kan ske genom att man försöker att ta till vara mesta möjliga av biprodukterna. Från dessa synpunkter är jag alltså fullt överens med utskottsmajoriteten.

Jag begärde emellertid ordet, herr talman, för att göra ett annat klarläggande. Herr Andersson i Rixö yttrade, att det vid Kvarntorp kommer att växa upp ett samhälle, som i framtiden kan komma att bereda oss stora sociala problem.

Jag vill då först understryka, vad herr Krügel redan sagt, nämligen att det vid Kvarntorp redan finns ett samhälle, låt vara att det är relativt blygsamt. Jag vill tillägga, att länsstyrelsen i Örebro har varit fullt på det klara med att vi från framför allt två synpunkter inte kunna vara med om att en större samhällsbildning uppstår vid Kvarntorp. En sådan tanke torde nog ha funnits på en del håll i orten tidigare, men länsstyrelsen har tagit ställning mot densamma. Länsstyrelsen har tillsammans med länsarbetsnämnden hållit ett sammanträde i Kvarntorp med bolagets ledning. Vi kommo därvid till det resultatet, att det icke är önskvärt att ett större samhälle uppstår där.

Vid vårt bedömande av denna fråga spelade naturligtvis civilförsvarssynpunkten en betydande roll. På grund av Kvarntorpsanläggningarnas sårbarhet kan det icke vara lämpligt med en mer omfattande bebyggelse i anslutning till verket. Men vårt ståndpunktstagande grundades också på samhällsekonomiska synpunkter. Skulle ett stort samhälle växa upp kring Kvarntorp, skulle det bli nödvändigt med betydande investeringar för gator, vägar, ledningar av olika slag, skolor m. m. Det vore inte ekonomiskt försvarligt att i nuvarande läge försöka kring Kvarntorp bygga upp ett nytt stort samhälle, som ställer dylika krav på byggnads- och anläggningsverksamhet. Däremot ha vi varit på det klara med och vid nämnda sammanträde kommit till full enighet om att en viss bostadsbyggnadsverksamhet behövs vid Kvarntorp för säkrande av verkets drift.

Länsstyrelsen har formulerat sitt remissutlåtande så, att det inte bör ske någon större bebyggelse vid Kvarntorp än den som motiveras med hänsyn till vakt- och beredskapstjänsten vid verket. Detta uttalande har i någon mån missförstått i propositionen, där det antydes, att länsstyrelsen skulle ha avstyrkt den bostadsbebyggelse som Kvarntorpskommittén har föreslagit. Den begränsade bostadsbebyggelse, som Kvarntorpskommittén har räknat med, torde dock

Ang. Svenska skifferoljeaktiebolagets framtida verksamhet.

säkerligen kunna inrymmas inom det maximisamhälle som länsstyrelsen har tänkt sig.

Vi äro, som jag nyss sade, fullt på det klara med att det kan behövas en viss ytterligare bebyggelse för att säkra verkets drift. Om denna bebyggelse hålles inom rimliga proportioner, torde det inte behöva uppstå något stort socialt problem i Kvarntorp, inte ens därest driften vid oljebolaget i framtiden i alla fall skulle få lov att nedläggas, vilket ju inte helt kan hållas för uteslutet. Vi veta ju inte alls, hur den politiska och ekonomiska utvecklingen i världen kan komma att gestalta sig, och således kunna vi inte heller veta, om Kvarntorpsverket kan eller behöver drivas i all framtid. Jag tror för min del att det finns stora förutsättningar för att driften även i fortsättningen skall kunna upprätthållas, men det är i varje fall tänkbart med åtminstone ett temporärt nedläggande av driften. Det är under sådana förhållanden självklart, att man inte nu bör ordna det så, att det i en dylik situation kan komma att uppstå ett stort socialt problem.

Jag tror emellertid att Kvarntorpskommitténs utredning är ganska realitetsbetonad. Även om ingen kan garantera, att de kalkyler, som kommittén har framlagt, komma att hålla i alla lägen, kan det sägas att kommittén hållit sig på fast mark, varför det inte finns någon större anledning att reservera sig mot dess beräkningar.

Herr talman! Från de synpunkter, som jag här i all korthet har refererat, har jag ingen anledning att yrka annat än bifall till utskottets förslag.

Herr JOHANSSON, JOHAN BERNHARD: Herr talman! Mitt inlägg i debatten skall bli mycket kort, men eftersom jag utan reservation har mitt namn under utskottets utlåtande vill jag i alla fall säga ett par ord.

Det är klart att man kan känna olust — det ha vi nog gjort, de flesta av oss — inför de kapitalkrävande utgifter som Kvarntorpsverket har dragit med sig. Jag

har dock under ärendets behandling i utskottet, vilken har varit ganska grundlig, fått den uppfattningen, att vi i dagens situation inte kunna gå någon annan väg än den som utskottsmajoriteten här rekommenderar.

Jag skall inte upprepa de skäl som redan ha anförts för utskottets ståndpunkt, ty det vore att onödigt förlänga debatten. Jag inskränker mig till att konstatera, att frågan om den framtida verksamheten vid Kvarntorp nyligen har varit föremål för omprövning genom särskilda utredningsmän. Utredningsmännen ha varit inkallade till utskottet in pleno och där redogjort för utredningen och de synpunkter som ha kunnat läggas på densamma.

Jag fick av dessa föredragningar det bestämda intrycket, att utredningsmännen ha gått till sin uppgift med allvar och intresse och att de ha sökt göra det bästa möjliga av situationen. En av utredningsmännen har varit herr Petrén, som för en stund sedan från kammarens talarstol redogjorde för sin syn på frågan. Utredningsmännen ha ansett att vägen till förbättring av driftresultatet bör gå genom dels rationalisering av såväl produktionsapparat som drift och dels ytterligare utveckling av tillverkningen av biprodukter samt ökning av företagets hela omslutning.

När man diskuterar en sådan ytterlighet som att nedlägga hela verksamheten vid Kvarntorp får man inte glömma, att även en dylik åtgärd skulle dra med sig stora utgifter. Om man skulle besluta nedlägga verksamheten vid Kvarntorp kunna väl inte alla byggnader och maskiner där utan vidare lämnas åt sitt öde, utan anläggningarna måste underhållas, vilket medför vissa årliga kostnader.

Man bör vidare heller inte lämna ur sikte ett det vid oljeverket har bedrivits en avsevärd forskningsverksamhet. Skulle driften nedläggas, skulle detta naturligtvis komma att menligt inverka på forskningen rörande skifferprodukternas nyttiggörande inom landet.

Man måste också tänka på den stora stab av arbetare och tjänstemän som nu

Ang. nybyggnad för rättskemiska laboratoriet m. m.

sysselsättas vid Kvarntorp. Om verket skulle nedläggas, kommer det givetvis även på denna punkt att upprullas ett stort problem. Diskussionerna om verkets vara eller icke vara ha, enligt vad vi fått höra vid föredragningarna inom statsutskottet, redan påverkat personalen vid Kvarntorp och lett till att åtskilliga dugande medarbetare ha sökt sig därifrån i en känsla av oro för framtiden. Riksdagen bör stilla denna oro hos de arbetande krafterna genom att godkänna det förslag som utskottsmajoriteten här rekommenderar.

Det har redan sagts här att ett bifall till utskottets hemställan främst motiveras av beredskapssynpunkter. Såsom jag nyss antydde kan emellertid också den forskningsverksamhet, som bedrivs av oljebolaget, bli till stort gagn för landet, om utredningsmännens förslag förverkligas.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, gjordes propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Lundgren m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Ang. nybyggnad för rättskemiska laboratoriet m. m.

Föredrogs ånyo statsutskottets memorial nr 149, i anledning av kamrarnas återremiss av den under punkten 1:o i statsutskottets utlåtande nr 48 behandlade frågan angående anslag till nybyggnad för statens rättskemiska och farmaceutiska laboratorier jämte i ämnet väckta motioner.

I sitt utlåtande nr 48 punkten 1 hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 144, av herr

Näsgård m. fl., och II: 179, av herr Onsjö m. fl., dels avslå Kungl. Maj:ts i innevarande års statsverksproposition framlagda förslag om anvisande för budgetåret 1949/50 av ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor till Nybyggnad för statens rättskemiska och farmaceutiska laboratorier, dels ock i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i enlighet med vad utskottet anfört rörande överflyttning av rättskemiska laboratoriets arbetsuppgifter på andra statliga institutioner m. m.

Enligt utskottet tillhandakomna protokollsutdrag hade kamrarna återförvisat ärendet till utskottet för ny behandling.

Efter att hava tagit ärendet i förnyat övervägande hade utskottet i det nu föredragna memorialet på återopade grunder hemställt, att riksdagen måtte

a) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 144 och II: 179, i vad de avsåge medelsanvisningen, till Nybyggnad för statens rättskemiska och farmaceutiska laboratorier för budgetåret 1949/50 under statens allmänna fastighetsfond anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor;

b) i anledning av motionerna I: 144 och II: 179 i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning — i enlighet med vad utskottet i utlåtandet anfört — rörande rättskemiska laboratoriets framtida arbetsuppgifter, möjligheterna att företa inskränkningar och ändrad disposition av det föreliggande förslaget till nybyggnad för statens rättskemiska och farmaceutiska laboratorier m. m.

Herr NÄSGÅRD: Herr talman! Jag har begärt ordet på denna punkt i egenskap av motionär, men inte för att framställa något särskilt yrkande utan endast för att fästa uppmärksamheten på den särregna form utskottets hemställan erhållit sedan ärendet återförvisats till utskottet för ny behandling.

Under a) föreslår utskottet, att riksdagen med avslag på herr Onsjös och min motion i vad den avser medelsan-

Ang. nybyggnad för rättskemiska laboratoriet m. m.

visningen skall anvisa ett investeringsanlag av 1 000 000 kronor till nybyggnad för statens rättskemiska och farmaceutiska laboratorium. Under b) föreslår utskottet därefter, att riksdagen i anledning av herr Onsjös och min motion skall i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande samma laboratoriers framtida arbetsuppgifter, möjligheterna att företaga inskränkningar och ändrad disposition av det föreliggande anslaget till nybyggnad m. m.

Utskottets första utlåtande innebar avslag på anslaget för i år och skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning rörande överflyttning av rättskemiska laboratoriets arbetsuppgifter på andra statliga institutioner. Detta yrkande stod helt i överensstämmelse med vår motion.

Man kan emellertid inte säga, att utskottet har ändrat mening i sitt nu föreliggande memorial. Utskottet vidhåller villkoret om förnyad utredning innan byggnadsarbetet igångsättes. Det är bara det att riksdagen berövas möjligheten att själv bedöma, hur villkoret uppfylles.

»De delade meningar, som kommit till uttryck i fackkretsar» — heter det i memorialet — »ha givit utskottet ett bestämt intryck av att en allsidig uredning av detta spörsmål är påkallad.» Därmed har utskottet på nytt slagit fast, att propositionen saknar erforderlig utredning.

I övrigt har utskottet nu även skaffat sig underhandsuppgifter om kostnadstegringen sedan förslaget gjordes upp i början av år 1947 och kommit till den slutsatsen, att de sammanlagda kostnaderna för hela bygget sannolikt skulle komma att uppgå till 3 200 000 kronor i stället för i propositionen beräknade 2 800 000. Utskottet diskuterar nu även storleken av den tilltänkta byggnaden och ifrågasätter, om en så avsevärd utökning av de nuvarande utrymmena kan stå i överensstämmelse med den restriktiva prövning av föreliggande anspråk på lokaler, som man i det rådande läget nödgas vidtaga på andra och lika betydelsefulla områden.

Såvitt jag kan finna, har utskottet till alla delar vidhållit sin uppfattning, att

den föreslagna nybyggnaden icke bör komma till stånd, förrän en ingående utredning förebragts. Det säges härvid uttryckligen, att utredningen skall omfatta samtliga i memorialet berörda spörsmål, av vilka jag här nämnt ett par av de viktigaste.

Sedan kommer emellertid en underlig kompromiss. Det anses icke uteslutet, skriver utskottet, att den av utskottet förordade utredningen kan slutföras i sådan tid, att byggnadsarbetena kunna påbörjas tidigare än om hela frågan skjutes till nästa riksdag. »Under sådana förhållanden vill utskottet icke nu motsätta sig, att det äskade anslaget ställes till Kungl. Maj:ts förfogande, därvid dock särskilda villkor böra gälla rörande medlens disposition. Arbetena böra sålunda få påbörjas endast under förutsättning att inom den av utskottet förordade utredningen principiell enighet uppnås om att byggnaden bör komma till utförande och att utredningen framlagt närmare förslag i detta hänseende.»

Jag skall, herr talman, inte fördjupa mig i några reflexioner om denna underliga tågordning, utan nöjer mig med att summera: riksdagen skall bevilja medel till ett byggnadsföretag men samtidigt i motiveringen förklara, att frågan om detta byggnadsföretag befinner sig i ett sådant skick att arbetet inte får sättas i gång förrän det utretts 1) om nybyggnaden behövs och 2) om möjligheter finnas att företaga inskränkningar och ändrad disposition av det föreliggande förslaget.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande memorial hemställt.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 150, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av pensionsförhållandena för vissa befattningshavare m. m., i vad propositionen hänvisats till statsutskottet;

nr 151, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till stat för riksgäldsfonden för budgetåret 1949/50; och

Ang. teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport.

nr 152, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49, i vad propositionen avser avskrivning av nya kapitalinvesteringar.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölles.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 153, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport m. m. jämte i ärendet väckta motioner.

I en till riksdagen avlåten proposition, nr 126, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 24 mars 1949, föreslagit riksdagen att

1) till Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport å kapitalbudgeten under fonden för statens aktier å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 4 746 000 kronor;

2) till Stämpelavgift å aktierna i Aktiebolaget Aerotransport under sjätte huvudtiteln å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor;

3) till Luftfartslånefonden å kapitalbudgeten under statens utlåningsfonder för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 30 000 000 kronor;

4) till Understöd åt inrikes lufttrafik under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1949/50 anvisa ett reservationsanslag av 2 100 000 kronor.

I detta sammanhang hade utskottet till behandling förehått

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Björkman* och *Nordenson* (I: 293) och den andra inom andra kammaren av herrar *Hjalmarson* och *Kyling* (II: 370), i vilka dels framställts yrkanden i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag under 1), 2) och 4), dels ock hemställts, att det av Kungl. Maj:t under 3) äskade anslaget

måtte av riksdagen anvisas med allenast 20 000 000 kronor;

dels ock en inom andra kammaren av herr *Nilsson* i Göteborg väckt motion (II: 369), vari hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag i vad avsåge understöd till inrikes lufttrafik.

Utskottets nu föreliggande utlåtande var indelat i fyra särskilda, med 1—4 betecknade punkter.

På framställning av herr talmannen beslöts att utlåtandet skulle företagas till avgörande punktvis.

Punkten 1.**Ang. teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport.**

I denna punkt hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte till Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 4 746 000 kronor.

Herr **WISTRAND**: Herr talman! Under loppet av föregående års höstriksdag riktade jag en fråga till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, om han ville lämna riksdagen en redogörelse för Aktiebolaget Aerotransports affärsställning. Min interpellation blev aldrig besvarad, och först genom den kungl. propositionen har riksdagen blivit satt i tillfälle att, ehuru enligt min mening ganska ofullständigt, ta del av ställningen inom detta bolag.

När man läser redogörelsen för de tillgångar, med vilka ABA går in i det nya bolaget, är det slående att bland dem finna tillgångar på miljonbelopp — tillgångar, som i vanliga bolagsbalanser inte bruka vara upptagna till på långt när samma belopp. Så ha t. ex. upptagits nära 2 miljoner kronor för kontorsinventarier. En sådan post brukar man ju eljest försöka avskriva omedelbart. Ett par andra tillgångsposter av underlig karaktär äro också utbildningskostnader och uppbyggnadskostnader med tillsammans 6 miljoner kronor, o. s. v.

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

Riksdagen är ju i detta fall i stort sett bunden av sitt tidigare beslut, och det är här inte så mycket att tillägga. Det är dock uppenbart, och det anser jag angeläget att riksdagen gör klart för sig, att den balansräkning, som vi nu ha fått i vår hand, icke kommer att hålla. Det belopp, som satsades såsom felande i aktiekapitalet vid övertagandet, är alldeles för litet. Dessa 5 miljoner kronor komma icke att räcka till. Det hade också varit önskvärt att man, när man inbjuder staten att göra en affär, såge till att det samtidigt gjordes en verklig sanering. Så har här icke skett.

Jag vill inte riva upp alla gamla sår beträffande ABA:s skötsel under tidigare år. Denna fråga har ju varit föremål för mycket tal man och man emellan och även föranlett åtskilligt med skrivelser i pressen, och den saken må nu vara såsom den har varit. När jag ändock något vill beröra dessa spörsmål är det inte endast med tanke på de förbindelser, som staten kommer att ikläda sig, utan också med tanke på bolagets framtida skötsel. Den expansion, som här förekommit, har letts av en optimism, vilken svämmat över alla bräddar. Man har för dollars köpt in nya dyrbara flygplan, som man sedan på grund av likviditetssvårigheter fått sälja i pund, och detta under de mest kritiska tiderna med avseende på våra valutaförhållanden. Bolaget har under en lång tid finansierats uteslutande med växlar på kortaste möjliga utlöpningsstad, en sak som ju först ordnades upp genom den bekanta hjälpen från riksbanken.

Det företag, som staten här har övertagit, har alltså minst av allt kännetecknats av den säkra skötsel som man vill se hos ett gott företag, och det är därför anmärkningsvärt att statsrådet icke har ansett det nödvändigt att med erfarenheterna av en dylik skötsel verkligen se till att det kommer en allvarlig sanering av bolaget till stånd.

Vi ha emellertid, som förhållandena ligga, knappast annat att göra än att på denna punkt godtaga statsrådets framställning. Jag vill i varje fall icke yrka avslag på propositionen. Men innan jag

slutar skulle jag vilja framhålla ytterligare en sak.

Det är för bolagets framtida skötsel och för dess möjligheter att återvinna allmänhetens förtroende och för att inge känslan av att företaget hädanefter kommer att drivas efter andra normer än tidigare nödvändigt att allmänheten icke får det intrycket, att i det nya företaget flyttas över något av den gamla surdegen. Det är önskvärt att personer, som tidigare haft någon del i den äventyrliga skötseln av ABA:s affärer, i fortsättningen icke få någonting att göra med dessa och att styrelsens sammansättning blir sådan, att detta krav blir tillgodosett.

Jag har, herr talman, velat framhålla dessa synpunkter, men kan i övrigt, med hänsyn till omständigheterna, icke framställa annat yrkande än om bifall till Kungl. Maj:ts förslag på denna punkt.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölls vad utskottet i den nu föredragna punkten hemställt.

Punkterna 2 och 3.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 4.**Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.**

I förevarande punkt hade utskottet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen II: 369, till Understöd åt inrikes lufttrafik för budgetåret 1949/50 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 2 100 000 kronor.

Reservationer hade avgivits

1) av herrar *Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Berling* och *Akerström*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte, med bifall till motionen II: 369, avslå Kungl. Maj:ts förslag om anslag till understöd åt inrikes luftfart;

2) av herrar *Hesselbom, Mårtensson* i *Uddevalla* och *Hall*, vilka likväl ej antytt sin åsikt.

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

Herr **ANDERSSON, KARL**: Herr talman! Den svenska civila luftfarten har under hela sin föregående verksamhet åsamkat staten mycket stora utgifter. Staten har byggt flygfält till stora belopp — belopp, som sedan helt avskrivits. Statens anläggningskostnader för flygfältsarbeten fram till år 1946 ha uppgått till 71 miljoner kronor, däri icke inberäknat markkostnader. Dessa anläggningskostnader äro som sagt helt avskrivna. Därefter ha ytterliga anslag beviljats dels till flygfältet i Bromma, dels och framför allt till storflygfältet vid Halmstjärn, vilket riksdagen beslutade att bygga år 1946.

Alltsedan den 1 juli 1947, då riksdagen uttalade sig för att luftfartsstyrelsen skulle vara ett affärsdrivande verk, står frågan om det investerade kapitalets förräntning öppen, ja, det råder fullständig ovisshet om huruvida en sådan förräntning på det hela taget kan bli möjlig. Flera av de flygfält, som sålunda tillkommit för den civila luftfarten, äro för närvarande nedlagda och användas ytterst sällan — möjligen är det någon privatflygare, som någon gång landar på något av dessa flygfält.

Förutom att kostnaderna för flygfältet bestritts av statsmedel ha under åren 1925 till 1946 direkta subventioner utgått till ABA. Det var först under några år efter 1946, som ABA kunde avstå från statssubventioner för den inre trafiken, beroende på att den europeiska trafiken var så pass lönande, att den täckte förlusterna på den inre trafiken. Inrikes-rafiken har emellertid ständigt gått med förlust.

Till de direkta subventionerna, som under dessa 20 år uppgått till ganska avsevärda belopp, komma alla de förluster, som luftfartsstyrelsen haft, förluster som ha täckts genom anslag över budgeten. Luftfartsstyrelsen har ju att sköta marktjänsten, och för detta erlägga flygbolagen vissa avgifter, start- och landningsavgifter, men dessa avgifter kunna endast till en mycket ringa del täcka de verkliga utgifterna. De tjänster, som luftfartsstyrelsen sålunda tillfört civilflyget under de senast gångna 11 åren, ha

åsamkat statsverket en nettoförlust av 36 miljoner kronor. Luftfartsstyrelsens tjänster åt civilflyget kosta i dag 25 kronor för varje resande, som använder flygplan, detta oavsett om det är på inrikes eller utrikes linje. Alla flygande, som i dag begagna sig av ett svenskt flygplan, erhålla en indirekt subvention genom luftfartsstyrelsen av 25 kronor per resa.

I den kungl. propositionen begäres nu till subvention av den inrikes trafiken ett anslag på 2,1 miljoner kronor. Denna trafik har aldrig haft så särskilt stor omfattning, och den har under de senare åren minskat. Under förra året utgjorde antalet resor på inhemska flyglinjer sammanlagt 43 000. Om man gör det antagandet att varje flygande person reser fram och åter en gång om året, och det är väl det minsta man kan räkna med såsom ett medeltal, sjunker antalet flygande personer till omkring 20 000. Man rör sig här således med ett antal personer, som snarare understiger än överstiger denna siffra. Det är således en mycket liten procent av det totala antalet resenärer här i landet som använder flyget vid sina resor.

Med denna frekvens betyder den nu förslagna subventioneringen att varje resande, som vill använda flyg, blir direkt subventionerad av staten med belopp, som i vissa fall överstiga det biljettpris han själv betalar. Jag skall be att få anföra vad dessa subventioner belöpa sig till på de olika linjer, som för närvarande hållas i trafik. För linjen Stockholm—Visby, som inom parentes sagt är den mest frekventerade flyglinjen och den som går med den minsta förlusten, betyder subventionen 24 kronor för varje resande, på linjen Stockholm—Göteborg utgör subventionen 53 kronor, för linjen Stockholm—Malmö 50 kronor och för linjen Stockholm—Luleå 175 kronor för varje resa. Jag kan såsom jämförelse nämna att biljettpriserna på dessa linjer utgöra till Visby 50 kronor, till Göteborg 76 kronor, till Malmö 86 kronor och till Luleå 114 kronor — att märka är att jag här nämner biljettpriserna efter den förhöjning med 10

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

procent, som gjordes den första maj i år. Tidigare ha biljettpriserna ju varit avsevärt lägre. För ett par år sedan konkurrerade ABA med statens järnvägar på linjen Stockholm—Göteborg—Malmö och hade samma pris som andra klass sovrvagn på denna linje. Men även vid en höjning av biljettpriset med 10 procent blir subventionen så avsevärd, att den i varje fall för linjen Stockholm—Luleå är betydligt högre än det biljettpris, som vederbörande resenär själv betalar.

Flyget har ju i det stora hela taget — det gäller inte bara det inhemska flyget — under senare år råkat in i vad man kan kalla en ekonomisk kris. Orsakerna till denna ekonomiska kris ha undersökts vid olika tillfällen. Vi ha i statsutskottet på dess fjärde avdelning gjort förfrågningar såväl till luftfartsstyrelsen som till ABA:s ledning om orsakerna till denna ekonomiska kris, och vi ha i allmänhet fått det beskedet, att krisens orsaker i första hand äro att söka i valutaförhållandena, avspärrningen vid gränserna och de därmed sammanhängande svårigheterna för folk att kunna resa. Det har också framhållits, att en av orsakerna är att söka i den stora olycksfallsfrekvens, som särskilt utmärkte året 1947.

Statens sakrevision har på uppdrag av Kungl. Maj:t företagit en granskning av såväl Aktiebolaget Aerotransports som luftfartsstyrelsens verksamhet. Sakrevisionens betänkande har i dagarna avlämnats, men det har kommit så sent att statsutskottet först vid sin behandling av denna fråga i plenum kunnat ta del av detsamma. Jag skall emellertid be att i all korthet få föredra vad sakrevisionen anfört beträffande orsakerna till den nu inträffade ekonomiska krisen. Sakrevisionen säger därom bland annat: »Den kris, som sålunda ovedersägligen drabbat flyget, beror icke på någon absolut nedgång i trafikunderlaget utan är en rent ekonomisk kris förorsakad av att de alltför optimistiska förväntningar, som legat till grund för flygföretagens och luftfartsmyndigheternas dispositioner, icke infriats.»

Man har med andra ord överdimensionerat flyget. Man har inte tagit nödig hänsyn till det trafikunderlag som förefinnes. Sakrevisionen förordar därför också att man går den andra vägen och således dimensionerar flyget till en nivå, som står i relation till det trafikunderlag, som faktiskt föreligger.

Möjligheterna att få denna verksamhet att ekonomiskt bära sig inom den närmaste tiden torde få anses som ganska ringa. Ledningen för ABA har uttalat, att om man kan höja inkomsterna totalt med 10 procent skulle man kanske kunna balansera inkomster och utgifter. Sakrevisionen tror inte på denna möjlighet. Och vad beträffar de inre linjerna tror ju inte ens ledningen för ABA att det med en höjning av 10 procent eller ens 20 procent av biljettpriserna skall vara möjligt att få verksamheten att gå ihop.

När nu vi, som stå för reservationen, inte ha kunnat vara med om att tillstyrka anslaget till denna verksamhet har det berott på att vi, i likhet med statskontoret, inte ansett det stå i överensstämmelse med de uttalanden, som riksdagen på förslag av statsutskottet gjorde i denna fråga förra året, att utan vidare ge dessa subventioner. Statsutskottet förutsatte nämligen då, att om subventioner skulle utgå till inrikes flygtrafik, skulle det ske efter det att statsmakterna prövat behovet av att upprätthålla sådan trafik. En sådan prövning har emellertid icke skett, utan ABA har fortsatt sin trafik ungefär som förut, i medvetande om att det uppstår förluster, och så går man till Kungl. Maj:t och riksdagen och begär anslag för att täcka dessa förluster.

Vi reser vanter ha vänt oss emot detta. Vi ha sagt att för den händelse en viss linje — och vi ha tagit såsom exempel linjen Stockholm—Visby — kan anses ha så stort värde för den resande allmänheten och för Gotlands befolkning, att den behöver hållas i gång, bör det ankomma på statsmakterna att pröva detta förhållande och i så fall lämna subventioner för de eventuella förluster som därvidlag uppstå. Vi ha gjort ett sådant uttalande beträffande Visbylinjen, och vi

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

ha gjort det därför att den berör en provins i vårt land, som ligger isolerad ute i Östersjön, och därför att vi funnit att det är den mest frekventerade linjen, alltså den linje som det är mest angeläget att upprätthålla och den linje som sannolikt först skulle kunna bli ekonomiskt bärande.

Om nu denna statliga subvention uteblir, uppstår givetvis frågan vad Aero-transport skall göra med sina inrikes linjer. I så fall måste det tagas under omprövning, huruvida denna trafik skall nedläggas. Vad gäller denna trafiks värde i och för sig skall jag återigen be att få citera vad sakrevisionen därom uttalat i sin redogörelse. Det heter där bland annat: »Vi anse oss i detta sammanhang icke kunna underlåta att påtala den överskattning av trafikflyget såsom kommunikationsmedel, vilken under senare år ofta kommit till synes. Ur nationalekonomisk synpunkt torde det nämligen vara ostridigt, att trafikflyget ännu endast i jämförelsevis ringa grad nyss skapat trafik samt att det till stor del får anses utföra en trafikprestation, som — ehuru kanske i vissa fall med mindre fördel — skulle kunna utföras av redan förefintliga kommunikationsmedel.»

Detta säger sakrevisionen beträffande flygtrafiken i allmänhet. Vad gäller speciellt den trafik det här är fråga om, alltså den inrikes flygtrafiken på de linjer som för närvarande upprätthållas, kan man med ännu större skäl säga, att här icke skapas någon ny trafik. Trafikflyget följer järnvägslinjen till Göteborg och till Malmö, och man kan säga också till Luleå. Man överflyttar endast passagerare från ett statens trafikföretag till ett annat, och man betalar resenärerna ett belopp i form av subvention därför att de följa med flyget.

Enligt vår mening måste det anses rent principiellt orimligt att staten, som i stort sett äger det allra största trafikmedlet, järnvägarna — ett företag som man åtminstone i princip fordrar skall förränta sitt kapital, som man väntar skall lämna en vinst och vars passagerare man avkräver en trafikskatt — jämsides med detta trafikföretag skall upp-

rätthålla i detta fall ett halvstatligt bolag med lufttrafik, som subventioneras i direkt konkurrens med järnvägarna. Det kan ju heller inte vara rimligt att de människor, som till övervägande del resa tredje klass järnväg i vårt land, människor som inte ha råd eller möjlighet att använda flyget och som själva måste betala skatt för att få lov att resa tredje klass järnväg, också skola vara med och betala en subvention åt det fåtal människor, som finna med sitt intresse förenligt att använda flyget.

Det uppstår för övrigt inte några särdeles stora tidsvinster eller fördelar med att använda flyg exempelvis Stockholm—Göteborg. En affärsman kan ju resa från Göteborg på morgonen, uppehålla sig i Stockholm sex timmar för affärer och vara hemma i Göteborg på kvällen, även om han använder tåg. Han kan inte vinna så särskilt mycket på att i stället använda flyg. Dagen går säkerligen ändå åt. Det kan inte vara skäligt att skattebetalare i allmänhet skola betala särskilda subventioner för en person, som föredrar att resa med ett trafikmedel framför ett annat. Jag har ingenting alls emot flyget, och jag har ingenting emot att människor flyga. Jag bara vill att de skola betala vad det kostar att flyga, precis som alla andra resenärer i landet få göra.

Jag har alltså, herr talman, av olika skäl kommit till den slutsatsen, att Kungl. Maj:ts förslag på denna punkt icke bör bifallas. Riksdagen har vid många tillfällen tidigare liksom nu blivit erbjuden att få vara med om att satsa stora belopp i ABA, men riksdagen har inte haft rätt och har fortfarande inte rätt att genom sina revisorer granska detta företags affärer. Jag finner ändå detta litet bakvänt. Man går till riksdagen, när man vill ha sina förluster täckta och när man vill ha nya anslag för sin verksamhet, men sedan säger man: Hit men inte längre! Riksdagen får inte lov att titta in bakom kulisserna och se hur affärerna skötas!

Det skulle, herr talman, vara mycket att tillägga i denna fråga, men jag skall inte uppehålla kammarrens tid längre.

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

Jag ber att få yrka bifall till den reservation, som är avgiven vid denna punkt.

I detta anförande instämde herrar *Gustaf Karlsson, Svedberg, Berling och Alfred Andersson.*

Herr talmannen tillkännagav, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 7.30 eftermiddagen.

Herr JOHANSSON, JOHAN BERNHARD: Herr talman! Jag har, liksom statsutskottets majoritet, en något annan syn på flygväsendets utveckling och verksamhet än den, som herr Andersson i Rixö här har utvecklat.

Innan jag går in på att försvara utskottets utlåtande kan jag dock inte underlåta att påpeka en sak beträffande flygväsendet, som jag finner vara rätt så anmärkningsvärd. ABA och SILA sammanslogos i november förra året till ett bolag, men det nya företaget har ännu den dag som är icke fått någon styrelse. Å andra sidan måste jag erkänna, att det nya bolaget har fått en mycket dugande man till chef. Han hade tillfälle att i statsutskottet redogöra för sina rationaliseringssträvanden och andra åtgärder, och denna föredragning vittnade om att ledningen nu tycks ligga i goda händer. Det kan därför tänkas att min anmärkning beträffande styrelsen reellt inte betyder så mycket. Det är kanske bättre att en duktig karl ensam får sköta ett företag än att han får direktiv av en politiskt sammansatt styrelse.

Jag övergår nu till att yttra mig om trafikflyget och dess utveckling. Att lufttrafiken har kommit in i en ekonomisk kris beror inte enbart på förhållandena i vårt land utan också på den internationella utvecklingen. Tecken till förbättring av läget ha dock på sistone visat sig. ABA:s förluster ha i stor utsträckning uppkommit på grund av den långvariga strejken. Den orsakade direkta förluster på många miljoner kro-

nor, men dessutom sökte sig den resandetrafik, som inte kunde begagna ABA:s flyg, över till utländska flygbolag, och det har tagit en viss tid innan man kunnat återvinna det sålunda förlorade. Strejken orsakade alltså både direkta och indirekta förluster.

Nu kan man som herr Andersson i Rixö säga, att det här gäller så stora belopp att man i stället helt bör nedlägga den inrikes lufttrafiken. Vi ha emellertid i statsutskottet, såsom jag redan nämnt, fått en fullständig redogörelse för de rationaliseringsåtgärder som företagits och företagas. Bolaget har sålt flygplan, som ansetts överflödiga, och biljettpriserna ha från den 1 maj höjts med 10 procent. Herr Andersson i Rixö talar om att trafikanterna själva helt skola betala vad lufttrafiken kostar, men det är inte endast persontrafik flyget har att bedriva, utan också posttrafik och befordran av annat gods. Man kan inte heller höja biljettpriserna hur mycket som helst utan att trafikfrekvensen sjunker. Jag tror att man får tänka sig för och gå fram med en viss försiktighet. Ledningen har från den 1 maj genomfört en höjning av 10 procent på biljettpriserna.

Såsom departementschefen och utskottet understrukt skulle det inte vara riktigt att nedlägga inrikestrafiken utan att man först har gjort en mera fullständig utredning om de konsekvenser i olika avseenden, som en sådan åtgärd skulle dra med sig. Man bör beakta, att inrikestrafiken kan sägas vara ett komplement till och en förutsättning för utrikestrafiken. I utlandet skulle det väl se bra egendomligt ut om Sverige, som utomlands konkurrerar med andra länders flygbolag, inte skulle anse sig ha råd att uppehålla sina egna inrikes flyglinjer Stockholm—Malmö, Stockholm—Göteborg och Stockholm—Luleå. Hur skulle våra representanter vid de internationella förhandlingar på luftfartens område, som enligt vad vi ha försport rätt ofta förekomma, kunna möta andra länders ombud, om de veta att vi lagt ned hela vår inrikes flygtrafik? Sverige är dock till arealen ett så pass stort

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

land, att en reguljär lufttrafik inom landet kan behövas.

Det går ju inte heller för sig att nedlägga trafiken så lätt och lekande som vissa yttranden skulle kunna ge vid handen. Vi ha gjort betydande investeringar i flygfält, hangarer och verkstäder, och vi ha en stor personal utbildad. Ett nedläggande av trafiken för med sig konsekvenser, som måste noga undersökas och övervägas, och även den saken bör enligt utskottets mening till ett annat år utredas.

Utskottet har för övrigt särskilt understrukit, att ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag icke bör tolkas som ett för framtiden bindande principbeslut. Riksdagen får alltså tillfälle att, sedan resultaten av de begärda utredningarna föreligga fullständigt klara, ta ställning till hur denna fråga skall ordnas.

När herr Andersson i Rixö talade om att resenärerna själva borde betala de med lufttrafiken förenade kostnaderna, gjorde han en jämförelse med statens järnvägar. Men hur mycket av statens järnvägar är det inte som byggts med hjälp av skattemedel? Ett exempel är inlandsbanan, och jag skulle kunna nämna åtskilliga andra. Våra järnvägar gingo inte heller hundra procentigt ihop, när de först togos i bruk, och det är nu på samma sätt med den inrikes lufttrafiken, att den inte här sig.

Här har föreslagits att ett belopp av 2,1 miljoner kronor skulle stå till regeringens förfogande. Det har yttrats att man knappast tror att hela detta belopp kommer att erfordras, men vi ha inom utskottet inte velat pruta på det begärda anslaget, eftersom vi förutsätta att man inte kommer att använda mera än som verkligen går åt och att alla möjligheter till besparingar komma att omsorgsfullt tillvaratagas.

Med dessa ord ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr **HESELBOM**: Herr talman! Jag har till detta utskottsutlåtande fogat en blank reservation, och skälen till att jag

för min del inte kunnat ansluta mig till utskottsmajoriteten äro i huvudsak desamma som redovisats i den av herr Karl Andersson m. fl. avgivna reservationen. I likhet med dessa reservanter anser jag det ganska orimligt, att man skall använda statens pengar för att subventionera ett visst kommunikationsmedel, när man har tillgång till andra, tillräckligt goda samfärdsmedel.

Liksom de nämnda reservanterna är jag villig att, med hänsyn till Gotlands isolerade läge, göra ett undantag för lufttrafiken på denna ö. Jag är därutöver villig att diskutera subventionering av en norrlandslinje. Men sådant läget är i dag, då man kan konstatera att statens subvention av flygtrafiken på denna linje uppgår till cirka 150 procent av vad resenärerna själva ha att erlagga i biljettpris, kan jag inte vara med om att reflektera på en sådan subvention. Jag tror att norrlänningarna skulle ha betydligt mera gagn av om man använder dessa medel för att förbättra landkommunikationerna i Norrland och mellan denna landsdel och det övriga Sverige.

Herr J. B. Johansson, statsutskottets ärade ordförande, säger, att det väl skulle göra ett ganska egendomligt intryck i utlandet, om vi här i Sverige inte skulle anse oss ha råd att upprätthålla några inrikeslinjer. Ja, det är mycket som är egendomligt, herr J. B. Johansson, inte bara i vårt land utan runt om i världen. För att hålla oss till vårt eget land och våra egna kommunikationer finner jag det för min del ganska egendomligt, att vi inte ha råd att förbättra våra broar i sådan utsträckning, att de kunna uppbära den trafik, som våra vägar i övrigt skulle möjliggöra. Det finns flera liknande exempel, som man skulle kunna anföra.

Efter andra världskrigets slut rådde en väldig optimism inte bara i vårt land utan världen över i fråga om flygets framtidsmöjligheter, och denna optimism förefanns inte bara hos de svenska statsmakterna, utan också hos det privata näringslivets representanter, som trodde på en lysande framtid för flyget. Men det fanns också varnande röster

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

både i denna kammare och till och med i statsutskottets fjärde avdelning. Utvecklingen har inte blivit sådan som optimisterna trodde. Framtidsdrömmarna ha visat sig inte vara berättigade, utan det har blivit ett mycket allvarligt bakslag. Nu är det emellertid, herr talman, fara för att man skall slå över åt andra hållet. Med utgångspunkt från de senaste årens erfarenheter är man på många håll böjd för att döma trafikflyget till undergång. Jag tror att en sådan pessimism är lika litet motiverad som den alltför stora optimismen efter krigets slut.

Jag har den uppfattningen, att det vore lyckligast för denna frågas lösning om man kunde ge det nya företag, som nu med riksdagens medverkan har skapats, en möjlighet att söka sig fram även när det gäller inrikesflyget. Jag tror inte det kan vara lämpligt att nu omedelbart stoppa allt inrikes flyg, utan man bör ge företaget en chans att genom tillämpning av nya taxor, genom besparingsåtgärder o. s. v. söka åstadkomma en bättre ekonomi.

För att företaget skall få denna möjlighet tror jag dock inte det är nödvändigt att nu anvisa ett så stort belopp som 2,1 miljoner kronor. Jag har därför, herr talman, i statsutskottet vågat framföra ett förslag om en subvention till ABA med avsevärt lägre belopp. Detta mitt förslag vann emellertid ingen som helst resonans inom statsutskottet, och då jag tvivlar på min förmåga att vinna resonans för det i kammaren, nödgas jag avstå från att framlägga något ytterligare förslag i ärendet.

Så som frågan ligger till ser jag mig därför nödsakad, herr talman, att vid en eventuell votering rösta för den av herr Karl Andersson m. fl. avgivna reservationen, ehuru jag inte är övertygad om att detta förslag i dagens läge innebär den lyckligaste lösningen.

Herr HEIDING: Herr talman! Det är ju stora belopp som riksdagen nu beviljar till lufttrafiken. Kammaren har redan anvisat 4 746 000 kronor till teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport,

500 000 kronor till stämpelavgift och 20 miljoner kronor till ökning av luftfartslånefonden. I den nu föredragna punkten gäller det understöd åt den inrikes lufttrafiken med 2,1 miljoner kronor.

Teckningen av aktier och stämpelavgiften äro ju en följd av sammanslagningen mellan ABA och SILA, och ökningen av luftfartslånefondens kapital avser finansieringen av det nya bolaget under tiden till och med utgången av budgetåret 1949/50. Om alla dessa anslag ha vi varit eniga i utskottet, och inte heller här i kammaren har något yrkande om avslag framställts, utan medlen ha blivit beviljade. Däremot har enighet inte kunnat vinnas i utskottet om anslaget på 2,1 miljoner kronor till den inrikes lufttrafiken.

Jag får liksom statsutskottets ordförande säga, att det skulle se egendomligt ut om vi endast ginge in för lufttrafik på utlandet och slopade inrikestrafiken. Det kan inte vara lämpligt att förfara så, ty det skulle göra ett mycket dåligt intryck i utlandet.

Reservanterna framhålla, att flyglinjen Stockholm—Visby intar en särställning och att frågan om understöd till denna linje bör bli föremål för närmare utredning och beslut av statsmakterna. Jag vet inte om man här avser, att linjen skall läggas ned och att frågan sedan skall utredas och beslut fattas vid nästa års riksdag, eller om man anser, att Kungl. Maj:t skall fatta beslut i frågan, sedan en utredning blivit verkställd. På den punkten är reservationen litet oklar. Reservanterna ha inte heller velat vara med om att anslå något belopp för att upprätthålla trafiken på denna linje, utan anse att bolaget ändå skall kunna klara denna trafik.

De inrikes trafikerade linjerna ha visserligen gått med förlust, men det är möjligt att dessa linjer kunna bära sig bättre i framtiden. De nu vidtagna rationaliseringsåtgärderna komma säkerligen att få gynnsamma verkningar. Jag tror att den nya ledningen kommer att göra allt för att bringa företagets ekonomi i jämvikt. Styrelsen har visserligen ännu inte trätt i funktion, men man får hop-

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

pas att den blivande styrelsen kommer att göra sitt allra bästa för att få rörelsen att gå så bra som möjligt. Under alla förhållanden tror jag att den person, som satts att leda företaget, har erfarenheter och kommer att göra en hel del för att sätta det nya företaget på fötter och få det att bära sig.

Järnvägsstyrelsen får ju uppehålla trafiken inte bara på de linjer som ge vinst, utan också på sådana linjer som gå med förlust, och det nya flygbolaget bör enligt min mening på samma sätt driva också flyglinjer, som icke för närvarande ge någon vinst. Den utrikes och den inrikes lufttrafiken böra enligt min mening sammankopplas, och bolaget bör i framtiden kunna driva hela sin verksamhet utan hjälp, oberoende av att den ena linjen kanske bär sig bättre och den andra sämre. Staten har lagt ned stora belopp på att bygga flygplatser, och för närvarande bygges ju det stora riksflygfältet, som i första hand är avsett för utlandstrafiken. Man får väl därför räkna med att utlandsflyget bör kunna, om man så får säga, debiteras högre än inrikesflyget i detta fall.

Sverige kan som kulturland för övrigt icke stå andra länder efter då det gäller flyget. Det skulle se mycket egendomligt ut, om vi inte ville upoffra någonting i det hänseendet.

I detta sammanhang vill jag peka på att Sverige enligt min mening bör göra mycket mer än hittills för att ordna turistväsendet på bästa sätt. Det kan inte vara rimligt, att svenskarna bara skola resa till Italien, Frankrike, Schweiz och andra länder, utan vi måste också uppmuntra utländska turister att resa till Sverige. Vårt land behöver utländska valutor, och man kan lägga valutasynpunkter också på inrikesflyget i detta fall. Om vi kunna få hit turister, som ha kapital och omsätta pengar på olika vis när de komma hit, har vårt land nytta av detta.

Men det finns ett stort hinder när det gäller att förverkliga planer i den riktningen, och det är att man saknar möjligheter att bereda utländska resenärer hotellrum under den tid de skola vistas

i vårt land. De utländska turisterna ha större fordringar på bra och trevliga rum än man kanske i allmänhet har klart för sig. Jag avser inte med detta uttalande, att det nya bolaget skulle gå in för att bygga hotell och driva desamma — det skulle ju vara alldeles för galet, om man började umgås med sådana planer. Men jag anser att det nya bolaget möjligen kan uppmuntra konsortier eller enskilda att uppföra och driva hotell, så att läget i detta hänseende kan bli något bättre. Jag tror att denna sak skulle ha betydelse både för vårt utlandsflyg och även vårt inrikes flyg. Det är mycket möjligt att de utländska turisterna skulle frekventera t. ex. flygets norrlandslinje och att denna linje därigenom skulle kunna trafikeras på ett annat sätt än som nu är fallet.

Det är ju möjligt att det föreslagna beloppet 2,1 miljoner kronor inte helt behöves tagas i anspråk. Det behöver inte heller betraktas såsom bindande för framtiden, om riksdagen beviljar det nu föreslagna beloppet. I utskottsutlåtandet säges följande: »I förevarande sammanhang finner emellertid utskottet angeläget att betona, att ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag i denna del icke bör tolkas som ett för framtiden bindande principbeslut. Departementschefen har framhållit, att frågan om i vilken utsträckning inrikes lufttrafik bör upprätthållas genom subventionering samt de närmare villkoren härför ytterligare torde böra utredas, innan statsmakterna taga slutlig ställning härtill.»

Utskottet har vidare i likhet med departementschefen framhållit, att subventionsbeloppet bör nedbringas under de begärda 2,1 miljoner kronorna. Meningen är således inte alls, att det anslagna beloppet skall tagas i anspråk i full utsträckning.

Herr Andersson i Rixö jämförde biljettpriserna och storleken av subventionen på de olika linjerna. Jag erkänner att det rör sig om mycket stora belopp, särskilt på norrlandslinjen, men jag undrar i alla fall om inte norrlänningarna själva anse, att man bör upprätthålla flygtrafiken på denna linje och se, om

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

inte driften i fortsättningen skall kunna bli mer ekonomisk än hittills. Om turistväsendet här i landet uppmuntras och vi kunna få många turister som passagerare på norrlandslinjen, så tror jag att det finns förutsättningar för att denna linje skall bära sig betydligt bättre. Vad beträffar linjerna till Malmö och Göteborg tror jag också det skulle se egendomligt ut om vi inställde trafiken. Man bör nog tänka sig för mer än en gång, innan man går in för att slopa någon linje. Den utredning, som kommer att företagas, får väl utvisa om det finns möjligheter att ordna trafiken på annat sätt. Såsom jag förut har framhållit kan man tänka sig, att utrikes- och inrikestrafiken sammankopplas.

Det blir alltid en viss tveksamhet i början, när man skall gå in för en ny sak som kostar pengar. Då järnvägarna en gång i tiden byggdes, var det många som ställde sig tveksamma till huruvida järnvägsbyggen över huvud taget voro lämpliga att genomföra här i landet. På samma sätt äro nu många tveksamma när det gäller trafikflyget. Jag tror dock för min del, att flyget har framtiden för sig och att det inte skulle vara klokt handlat av riksdagen att bifalla reservationen och avslå Kungl. Maj:ts proposition i denna del.

Herr Andersson i Rixö föredrog ett uttalande av statens sakrevision. Jag har ingen anledning att här bemöta detta uttalande, utan jag anser att man bör gå in för att bevilja det anslag, som Kungl. Maj:t har begärt.

Jag ber alltså, herr talman, att att få yrka bifall till utskottets hemställan på denna punkt.

I herr Heidings yttrande instämde herr *Andersson, Lars*.

Herr **BERGH**: Herr talman! Jag lyssnade med stort intresse till vad herr Andersson i Rixö hade att säga, och stundtals var det också med en viss sympati. Det som gjorde mig sympatiskt inställd till hans resonemang var den sparsamhetstanke, som han gav uttryck åt. Det

var framför allt den, förmodar jag, som gjorde honom betänksam.

Jag tänker mig att herr Andersson i Rixö var betänksam även i lördags, då vi hade att debattera ett förslag, som för framtiden skulle medföra en årlig utgift på cirka en miljon till Unesco. Han tänkte kanske som en del av oss andra, att man kunde ställa sig litet tveksam till huruvida vår kulturella ambition skulle drivas så långt, att vi skulle offra pengar bl. a. på den komparativa kulturanalys, som skulle börja med studiet av afrikanska infödingskulturer o. s. v. Jag vet inte, hur herr Andersson röstade i den frågan, men det är icke uteslutet, att han röstade för bifall till den kungl. propositionen. Och det hängde väl i så fall samman med att han fann andra skäl, som vägde över de ekonomiska.

Om jag efter dessa vänliga inledande ord skulle tillåta mig en anmärkning, skulle det vara den, att jag i herr Anderssons yttrande saknar varje spår av progressivitet när det gäller detta förhållandevis nya trafikmedel. Herr Andersson gav uttryck för sin inställning på det sättet, att han talade om att varje resande subventionerades med så och så mycket i stället för att, som jag anser riktigt, se saken så, att här är ett trafikmedel i vardande, som skall understödjas till dess att det kan bära sig självt.

Av en händelse kom jag häromdagen att läsa litet om en riksdagsdebatt som förekom här för 101 år sedan. Då hade 1848 års statsutskott tillstyrkt ett statsanslag till en järnväg mellan Närke och Hult. Det förekom en reservation i statsutskottet även den gången. En herre som talade för den reservationen var en professor som hette Thomander, och han sade ungefär som herr Andersson i Rixö i dag, att »vi ha inte råd med det där». Han hade medhåll av en affärsman, en grosshandlare Schartau, som spann på samma tråd.

Hur hade det sett ut nu, mina damer och herrar, ifall den mentaliteten hade fått behärska den svenska riksdagen vid den tidpunkten, då järnvägsnätet var ett nytt trafikmedel? Jag tror att det är en

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

väsentlig synpunkt detta, att här är det något nytt, som håller på att växa fram och som vi få lov att ta hand om, ifall vi verkligen äro progressiva när det gäller dessa ting.

Jag finner en annan parallell mellan den 18 maj 1949 och juli 1848. Bland reservanterna förekom den mycket bekante kammarjunkaren Leonard Fredrik Rääf ifrån Ydre härad. Han tyckte, att vi hade ju landsvägar, och vi skulle använda dem. Det inträffade en gång i juli månad 1848, att han gick ned till Riddarholmskanalen och tittade på en båt som hette Linköping och som ägdes av A. O. Wallenberg, som grundade Stockholms enskilda bank. Det var den första båt i Mälaren som drevs med propeller, och Rääf utfrågade Wallenberg mycket noga. Wallenberg tyckte sig av samtalet få klart för sig, att det var fråga om att föra inte bara kammarjunkaren själv utan också någonting av det dyrbaraste han ägde med båten, men så förklarade Rääf, att han skulle skicka litet riksdagstryck med båten! Själv skulle han färdas på landsvägen.

Jag tycker, att man i någon mån känner igen resonemanget: man skall inte konkurrera med de trafikmedel vi ha! Jag har däremot den inställningen, att konkurrens är högeligen nödvändig, inte minst för statens järnvägar.

Jag skall inte gå så långt, att jag drar någon parallell med Leonard Fredrik Rääf längre, churu det vore frestande, men jag skall citera en liten bit till, närmast för att ge en tidsbild av hur man då på visst håll såg på det trafikmedel som då var nytt.

Herr Rääf hade bott i mer än tjugu år på en gård som hette Forsnäs, men han fann på sin älderdom, att han borde flytta därifrån. Det hade kommit så mycket folk dit, och nu löpte han fara att mitt igenom häradet skulle dragas en järnvägsbana med allt det skojeri och den demoralisation som följer med en sådan. Det var hans inställning. Han talar om att samhällets lycka består i att medborgarnas själs- och kroppsförmågenheter hade uppnått största möjliga styrka, men hans oförgräpliga mening

var, att ångkraften förslappade bägge. Han kallade maskinerna »dessa missbörder av enskilt snille, framfödda för att döda allmänhetens omdömesförmåga, kraft och välstånd», och han sade, att »upplysare, gäckare och tvivlare hava lyckats utestänga en stor del av folkets massa från hoppet om tillflykt och sällhet i ett kommande liv. Maskinerna», tillägger han, »utestänga dem från möjlighet att med trevnad leva i det närvarande.»

Jag vill, som sagt, inte driva parallellen ända dithän, det ligger mig fjärran. Men det förefaller mig, som om i detta sammanhang vore angeläget att å ena sidan se till, att det nya trafikmedel, som flyget innebär, drives med all den ekonomiska omsikt som är möjlig, att där företagas alla de rationaliseringar som med hänsyn till trafiksäkerheten äro möjliga att åstadkomma och att man ekonomiserar så mycket som möjligt, men å andra sidan att man inte på grund av en missriktad sparsamhet visar sig så negativ, att detta nya trafikmedel under sitt vardande inte får det stöd som det behöver.

Det är den anmärkningen, jag skulle vilja rikta mot själva andan i herr Anderssons i Rixö anförande här i dag. Det är inte så, att de enskilda resenärerna få subvention, utan det är detta nya trafikmedel, som får hjälp till en tid. Tror någon, att statens järnvägar buro sig i början av sin tillvaro? Det finns järnvägslinjer, som inte bära sig ännu. Det är en väsentlig del av anläggningskapitalet i statens järnvägar som inte förräntas, och det fordrar man inte heller, emedan antingen anläggningskapitalet är avskrivet eller anläggningen har skett med skattemedel.

Jag skulle förstå herr Anderssons kritik, om man på allvar kunde göra gällande, att här förekommit, i departementschefens yttrande eller i utskottsutlåtandet, någonting som man skulle kunna rubricera som ekonomiskt lättsinne. Men det framgår ju tvärtom klart av både departementschefens utlåtande och utskottets utlåtande, att det gäller en sak där vi vilja pröva oss fram. Vi vilja icke

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

lägga ned detta nya trafikmedel. I varje fall inte förr än vi fått se under ännu någon tid, hur det kan bära sig. Man räknar med att det under gynnsammare betingelser skall visa förbättrat resultat på grund av bättre tidtabeller, på grund av hangarbyggen, så att man får driften kontinuerlig, o. s. v. Men avslår man förslaget, betyder det att man slår ihjäl detta trafikmedel, vad de inhemska förbindelserna beträffar. Både Kungl. Maj:t och utskottets majoritet äro av den uppfattningen att man bör vänta och se, men att de under mellantiden inte skola kasta ut barnet med badvattnet. Detta tycker jag är en rimlig linje, som tillfredsställer även rätt höga krav på ekonomisk omtanke.

Är det verkligen meningen att beröva detta nya trafikmedel det stöd som det behöver, liksom nya trafikmedel behövt det i alla tider? Jag kan inte finna, att själva den mentalitet, som tar sig uttryck i sådana anföranden, har den progressiva karaktär som vi kräva, då det gäller kommunikationsmedel. Jag har, som sagt, inte velat pressa den gamle kammarjunkarens från Ydre ord för hårt, men jag kan inte undgå att se, att det finns vissa paralleller mellan maj 1949 och sommaren 1848 och att man får vara glad för att hans mening icke vann majoritet den gången.

Herr ANDERSSON, KARL (kort genmäle): Herr talman! Jag kunde av herr Berghs anförande inte finna, att herr Bergh hade ett enda sakskäl att anföras mot den reservation jag har talat för. Det var väl därför han talade om någon-ting annat! Jag skall emellertid inte upptaga någon debatt med herr Bergh om Unesco i dag, ty den saken anser jag vara slutdebatterad. Jag skall inte heller resonera om de hjulångare, som herr Bergh möjligen läst om. Vi leva ju ändå inte i hjulångarnas tid numera, utan när vi jämföra flyget med andra trafikmedel, så jämföra vi det med de expresståg, som statens järnvägar nu sätta i trafik.

Herr FORSLUND: Herr talman! Tillåt mig säga några ord!

Jag har under tidernas gång tillhört dem som ha framfört ett varnande ord gent emot den optimism beträffande utvecklingen av vårt flygväsen, som särskilt herr Wistrand nyss talade om. Många gånger har jag varit alldeles ensam i det fallet. Jag har blivit nästan förlöjlighad av ledamöter i statsutskottet och även i någon mån från regeringsbänken för min pessimism, när det gällt att i vårt land uppträda som om vi vore en stormakt. Hela min syn på dessa ting är att vi äro i färd med att bli ännu högfärdigare än vi i långa tider ha varit. Vi tro oss kunna uträtta mycket mera än vad våra resurser tåla och vad vi ha råd till vid en rimlig fördelning av våra tillgångar. Och nu får man här, trots vad som inträffat, återigen höra samma tongångar om den ljusa optimismen, som i alla fall skall föra oss framåt.

Jag får ju säga, att något särdeles djupt ekonomiskt tänkande har inte varit för-enat med flygväsendets utveckling i vårt land. Det var först efter den för många kanske olyckliga strejken vid ABA, men vilken kanske för en del pessimister nära nog ter sig som en välsignelsebringande åtgärd, som man blev tvungen att tänka ekonomiskt i dessa ting. Nu har man kommit över krisen med hjälp från statens sida. Och när då någon enstaka röst, i detta fall reservanternas, vill mana till försiktighet, då stämmer man genast upp de gamla optimistiska tonerna.

Jag får säga, att jag förvånar mig mycket över den norrlandsrepresentant, som försökt förlöjligha det hela genom att draga fram citat ur uttalanden som gjorts för hundra år sedan. Det borde vi väl alla veta, och framför allt borde herr Bergh veta det, att hela vår utveckling varit sådan, att meningarna brutits mot varandra. Man skall icke förlöjligha detta. Jag tror att man i stället — och framför allt herr Bergh, som är lärare — skall godta det resonemang, som på sin tid fördes, såsom ett exempel på att man bör gå försiktigt fram. Sverige var ett fattigt land, när man började med järn-

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

vägsbyggandet, och det är inte alls märkvärdigt att man under sådana förhållanden ville vara återhållsam. Ur detta krav på återhållsamhet har det växt fram ett försiktigt handlande, och det tror jag fäderna skola ha ett tack för i stället för att i dagens debatt, när man åter svingar sig upp emot himmelens höjder, börja framställa deras inställning som »löjlig» och ingenting annat. Jag tar den risken, herr Bergh, att framtidens barn komma att betrakta mig som en sådan där märkvärdig människa, om jag i dag i likhet med vad jag tidigare gjort vidhåller min uppfattning, att vi böra tänka oss för innan vi ge oss ut allt för långt.

När herr Bergh talade om hur utomordentligt lämplig subventioneringen till flyget är, skulle jag vilja fråga honom: Tror verkligen herr Bergh, att hans valmän där uppe i fjällen — jag tänkte tillägga i kätorna, men det är väl inte så många som bo där längre — förstå honom när de få veta, att han tillsammans med övriga här i riksdagen är med om att besluta en subvention för vissa människors transport till och från Luleå, som för staten innebär en sådan kostnadsökning, att staten för varje flygbiljett mellan Stockholm och Luleå skulle kunna erbjuda en familj i Norrbotten, bestående av man, hustru och tre barn, att resa gratis till Stockholm och ändock ha sovvagn och åka med snälltåg? Tror herr Bergh, att han kan vinna valmän på en sådan historia? Eller tror han att det kan skapa förnöjsamhet bland människorna i Norrbotten om man förvaltar sitt pund på sådant sätt som man här försöker få oss med på?

Vi andra som i stället vilja försöka fördela vad man kan kalla överskottet av det gemensamma arbetet på ett så förnuftsmässigt sätt som möjligt, vi anse för vår del, att så länge inte flyget är vad vi kunna säga om järnvägarna, nämligen hela svenska folkets egendom, få vi pröva och se vad vi kunna ge utöver de prestationer när det gäller trafiken, som vi kunna ge genom järnvägarna. Vi ha då att taga under övervägande, om man kan ge allt som här har påyrkats. Där-

om kunna vi ha olika meningar. Jag tror dock att det är rimligt och att det är av betydelse i denna stund, när vi skola gå in på en ny linje, att inte *alla* tala ett sådant språk som framförts ifrån majoritetens sida.

När det är fråga om våra transportmedel är det oriktigt att säga, att järnvägarna ha kostat och kosta så och så mycket, ty de ha ändock under hela tiden, och framför allt numera, kunnat användas av *hela* det svenska folket. Detta kan man icke säga om flyget, ty det är för kostsamt. Och det går inte att avhjälpa genom en högre frekvens av resande, som man här antytt, då man sagt att man skall uppamma resandetrafiken med flyg på bekostnad av andra fortskaffningsmedel.

Om det nu är så konstigt, att vi intaga denna ståndpunkt, får jag fråga herr Bergh, som säger att vi inte skola motarbeta det nya trafikmedlet utan låta det konkurrera med de gamla: Varför är herr Bergh liksom andra norrlänningar med om att det skall byggas flera järnvägar i Norrland? Enligt herr Berghs tankegång skola vi naturligtvis stoppa järnvägsbyggandet fullständigt och flyga mellan fjälltopparna; vi skola inte ha några järnvägar vare sig älvdalarna eller i fjällen, utan vi skola ha flygmaskiner, eftersom det är det nyaste och mest välsignelsebringande trafikmedlet.

Jag tror inte det skulle skada om ni, som representera Norrland och som liksom vi andra äro direkt berörda av den stora kostnadssiffran, ville granska om inte det vore klokare att använda den miljon, som det här egentligen gäller, för att bygga ut ert vägväsen. Hur ha ni det med edra enkronasvägar, och allt vad de nu heta? Fråga folket där uppe, hur det skulle ställa sig i valet mellan trafikflyget till Luleå och utbyggande av vägarna! Jag ställer bara den frågan. Jag tycker saken borde vara ganska klar. De direktörer som använda flyget äro ju ännu — gud ske lov — i minoritet, och det stora antalet människor som använda vägarna äro säkert i majoritet.

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

Sedan sade någon, att vi naturligtvis skulle lära turisterna att resa här i landet. Ja, men inte kunna vi då ha en flygled som stannar i Luleå, om turisterna skola få se norra Sverige? Då skall naturligtvis flygleden gå mycket, mycket längre norrut, och då blir det ju ännu större förluster.

Herrarna ha helt enkelt inte tänkt igenom detta, utan ni ta det som en sak som är ganska trevlig att få. Varför inte? Jag flyger också, och jag tycker det är trevligt. Men får man klart för sig, vilka konsekvenser det drar med sig, får man moderera sin önskan, framför allt när man har fribiljett, som herr Bergh har. Då får man åka på tågen och låta de 175 kronorna gå till enkronasvägarna i stället.

För några dagar sedan reste jag efter norska gränsen i Värmland och Dalsland, och där fick jag verkligen en uppskakande förnimmelse av det felaktiga i att slänga ut pengar på onödiga saker, när man tvingas att underlåta så mycket annat. Den som skjutsade mig hade själv hand om omnibustrafiken där uppe, och han sade: Här utefter denna väg bor ett antal familjer i skogarna, och bland dem finns det en familjefar, som varenda morgon får följa sina skolbarn två eller tre kilometer för att möta bussen vid den plats dit den kan gå. Han är skogsarbetare, och han har nu anmält, att han inte längre orkar gå så långt varenda morgon innan han skall ut i skogsarbetet. Vi skola nu försöka, om vi kunna tillmötesgå honom så pass mycket, att vi kunna köra bussen ytterligare några hundra meter åt hans håll, möjligen en kilometer.

Jag vill inte klaga på vägväsendet i allmänhet, ty jag medger att de stora vägarna äro bra. Men i sådana trakter som jag nyss nämnde, där det folk bor, som gör den stora nyttan i produktionsens tjänst, får man leva under de bedrövligaste förhållanden och ändå vara med och betala dessa stora pengar till flyget, bland annat upp till herr Berghs residensstad. Det synes mig vara oförenligt med ett sunt handlande och ett sunt tänkande att inympa en sådan fördel-

ningsgrund här i landet. Vi borde väl hjälpa på det andra hållet i stället.

Jag har, herr talman, velat till dagens protokoll påminna om tider som varit och vilken inställning man bör intaga vid den vändpunkt, som nu skall komma. Även om man nu inte kan rasera all den flygtrafik, som byggts upp, så rubricerar jag det i alla fall som en viss grad av lättvindighet när riksdagen blir så optimistisk när det gäller dessa utgiftsposter, att den tycker att det inte har någon betydelse alls om man här lägger till ytterligare 2 eller 3 miljoner. Förstå ni inte, mina damer och herrar, att hur stark bolagets nya styrelse än blir, kommer det intrycket i alla fall att smitta av sig i ledningen, att vi ha en riksdag, där den kan få absolution för nästan vilka förluster som helst.

Jag är i stället inställd på att vara kritisk såväl emot statsrådet som framför allt emot den ledning, som skall handhava företaget. Detta hör ihop med riksdagens hela verksamhet och uppgift. Vi få inte bara tala vänliga ord, vi skola i stället ge sådana varningar som man förstår. Vi få inte smeka och säga, att det blir nog bra, bara vi få en ny styrelse. I stället skola vi inpränta, att riksdagen har varit allvarligt betänkt på att dra in alltsammans därför att vi icke ha råd att hushålla på det här sättet! Detta problem går för resten ännu djupare. Det gäller hela vårt transportproblem; detta är inte avvägt på sätt som borde ske.

I övrigt har jag i stort sett sett ungefär samma syn på det som varit och det som bör ske, som herr Wistrand här med sådan styrka framförde när denna debatt började.

Detta är, herr talman, vad jag har att säga i denna sak.

Herr BERGH (kort genmäle): Herr talman! Herr Forslund var litet orolig över hur mina valmän skulle reagera, när jag på detta sätt försöker främja kommunikationerna med min avlägsna landsända. Frågan ter sig för mig som litet överraskande. Jag har inte betraktat mitt

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

mandat såsom ett imperativt mandat, och jag sneglar mycket litet åt valmännen. Skulle det i det fallet råda någon motsättning mellan herr Forslund och mig, så gläder jag mig åt att intaga en annan ställning än han på den punkten. Men jag skulle dock som direkt svar på hans fråga vilja säga, att om herr Forslund inför valmännen skulle ge uttryck åt den inställning till flygtrafiken, som han har framfört här, så tror jag inte att det skulle vara till glädje för herr Forslunds politiska karriär, om han hade sina valmän i Norrbotten.

Sedan vill jag säga, att när vi norrbottningar och norrlänningar i övrigt vilja ha bättre kommunikationer över huvud taget — flera järnvägar, stambillinjer och det ena med det andra — så betrakta vi inte flyget som någon konkurrent som skulle ta livet av dessa kommunikationsleder. Det ena trafikmedlet behövs liksom det andra, och konsumenterna och allmänheten ha uteslutande fördel av att det ena trafikmedlet får konkurrera med det andra. Herr Forslund, som varit järnvägsman, är naturligtvis ärftligt belastad i det fallet, men för mig, som i detta fall ser mera fördomsfritt på frågorna, visar sig detta konkurrensförhållande vara uteslutande till fördel för den stora allmänheten, inklusive våra valmän.

Slutligen skulle jag vilja säga, att då herr Forslund lägger frågan så pass demagogiskt som han gör och tänker sig en fattig man i Norrbotten, som skulle kunna få resa gratis till Stockholm med hustru och barn, om inte subventionerna till flygtrafiken funnes, så är detta också ett utslag av den något utvecklingsfientliga ståndpunkt, som herr Forslund intar då det gäller flyget. Här får man offra någonting för ögonblicket för att vinna någonting för framtiden; det är denna progressiva inställning som herr Forslund liksom herr Andersson i Rixö i betänklighet grad saknar i den fråga vi nu behandla.

anmärkning, som statsutskottets ärade ordförande gjorde rörande dröjsmålet med sammanslagningen av de båda företagen SILA och ABA.

Det är riktigt såsom anförts, att sammanslagningen retroaktivt skulle äga rum från den 1 juli 1948. Det visade sig emellertid, att man stod inför utomordentliga svårigheter vid genomförandet. Värderingen blev inte slutförd förrän i november månad 1948, och sedan dess ha också tillkommit vissa ändringar, som göra att man — tyvärr, tycker jag, ty jag skulle helst ha önskat, att processen kunnat ske snabbare — inte kommer fram till något resultat förrän, enligt vad jag kan se, inom den närmaste tiden.

Argumenteringen har under debatten gått både för och emot subvention. Herr Forslund kan med visst skäl tala om den snö, som föll i fjol, alldenstund han tidigare visat prov på en försiktighet och återhållsamhet som, i vissa stycken varit befogad. Det är också riktigt när han säger, att man får försöka göra en avvägning emellan vad staten kan kosta på sig när det gäller olika trafikmedel.

Jag kan vidare erkänna, att jag har varit i samvetsnöd när det gällt frågan om subventionering till flyget. Det är nämligen en understödsform som vi här på nytt slå in på, men som vi i vår optimism år 1946 trodde att vi kunde lämna bakom oss. Man har helt enkelt av omständigheterna tvingats att lära om.

Herr Andersson i Rixö använde ett yttrande av sakrevisionen för att få belägg för sin ståndpunkt, och han sade, att sakrevisionen bland annat hade anförts, att flyget är överskattat som kommunikationsmedel. Det är riktigt att det uttalandet förekommer, men av sakrevisionens betänkande kan man få belägg även för andra slutsatser. Det sägs t. ex. på ett ställe: »Så mycket torde emellertid kunna sägas, att åtminstone trafikflyget om några decennier sannolikt icke längre kommer att framstå såsom det tämligen exklusiva samfärdsmedel det ännu i dagens läge utgör för stora trafikantgrupper». Vidare har påpekats att man måste gå ganska hårdhänt fram,

Herr statsrådet NILSSON: Herr talman! Först ett par ord beträffande den

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

d. v. s. tillgripa djupgående åtgärder för att kunna nå fram till den balans, som nu är önskvärd.

Jag kan instämma med de synpunkter, som ha framlagts i detta sammanhang av sakrevisionen. Jag vill dock hänvisa till att ABA redan nu har nedbringat sin personalstyrka från 3 000 till 2 000 man, och jag kan meddela att med anledning av det betänkande, som nu föreligger från sakrevisionen, gick kommunikationsdepartementet mycket snabbt i författning om att hemställa till luftfartsstyrelsen om utarbetande av nytt förslag till stat för företaget för kommande budgetår.

Min erfarenhet säger mig sålunda, att man med ledning av de erfarenheter, som vi ha gjort, måste skära om kostymen, måste sy in den, så att den bättre överensstämmer med det trafikunderlag, som man på grund av omständigheterna har kommit fram till, omständigheter som man — det erkänner jag också — från flygfolkets sida inte hade så stora möjligheter att bedöma, eftersom man inte vid den tidpunkten räknade med den internationella ekonomiska kris, som har påverkat flygets trafikunderlag.

Jag kan också instämma med herr Forslund när han sade, att det kan ha sin betydelse — ungefär så uttryckte han sig — att man här i riksdagen ger uttryck åt sina betänkligheter inför de anslag, som här hemställts om från statsrådets men i första hand från flygbolagets sida. Även jag tror att det är nyttigt att man gör klart för dem, som ha hand om denna verksamhet, att obegränsat stöd från statsmakternas sida inte utan vidare kan påräknas, detta så mycket mindre som vi i dag befinna oss i ett ekonomiskt läge, som på så många andra områden tvingar oss till återhållsamhet och där jag personligen ständigt konfronteras med nödvånget att tillgripa beskränningar, vilka jag i och för sig anser vara ytterst betänkliga.

Jag tror sålunda det är riktigt, som herr Forslund påpekat, att man skall ge uttryck åt sin tveksamhet. Själv har jag behärskats i hög grad av den. Men jag sade mig i det läge, i vilket jag då

befann mig: Skall jag genom att neka att framlägga en proposition om subventionering av det partiella slag, varom här är fråga, klippa av den inrikestrafik, som vi redan ha här i landet? Detta skulle dock ha blivit resultatet, därest jag underlåtit att framlägga förslag här om. Jag sade mig: Skall man inte ge riksdagen möjlighet att ta del av det utredningsmaterial, som kan behövas, för att man skall kunna bilda sig en klar föreställning om hur flyget skall se ut i fortsättningen?

Detta var, mina damer och herrar, anledningen till att propositionen kom till stånd, och om jag ser på de båda förslag till yttrande, som här föreligga, kan jag fastslå, att såväl utskottets majoritet som reservanterna äro ense med mig i det avseendet att vi först böra få till stånd en utredning, som ger oss de faktiska uppgifter, med vilkas hjälp vi skola ha möjlighet att fatta ett mera definitivt beslut i samma viktiga fråga.

Bevekelsegrunden för mitt handlande har sålunda varit, att jag inte ville gå riksdagen i förväg. Jag ville inte föregripa dess ståndpunktstagande. Jag har således i avvaktan på utredningsmaterialet hemställt om att man nu måtte bevilja detta subventionsbelopp för att ge flyget en chans att fortsätta trafiken under innevarande år. En utredning skall omedelbart verkställas — vilket kommer att ske genom min försorg — varefter det nya representantskap, som tillsatts av riksdagen, den nya styrelsen samt vederbörande remissinstanser skola få tillfälle att framlägga sin syn på ting- en. Sedan skall man komma tillbaka till riksdagen med den utredning och med de sakliga uppgifter, som då kunna ligga till grund för handlandet, så att riksdagen därefter skall få möjlighet att fatta sitt definitiva beslut.

Herr JOHANSON, KARL AUGUST:
Herr talman! Det kanske inte skulle skada att också någon annan norrlänning än herr Bergh yttrade sig då det gäller ett trafikmedel av intresse för övre Norrland.

Jag måste säga min gode vän och

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

bänkkamrat herr Bergh, att den skildring, som han gav beträffande utvecklingen av järnvägarna och transportmedlen, inte håller streck vad Norrland beträffar. Här var det fråga om en annan tidsperiod, och förhållandena voro helt annorlunda vid den tid då järnvägarna byggdes genom Norrland.

Jag har på mycket nära håll följt denna utveckling. Många av kammarens ledamöter kanske inte känna till att jag har varit lokförare — det är snart 50 år sedan jag första gången åkte mellan Stockholm och Boden. Då voro som sagt andra förhållanden rådande, och vi norrlänningar äro glada åt de förbättringar, som skett under denna tidrymd. Jag kände mig verkligen varm om hjärtat, då herr Heiding sade sig starkt ömma för Norrland och dess trafikmedel. Det är bara skada, herr Heiding, att inte denna ömma låga slår ut vid de tillfällen, då den behövdes som bäst och skulle kunna utnyttjas på ett bättre sätt än nu.

Jag har ingenting emot flyget och dess utveckling, långt därifrån. Men jag vill samtidigt säga herr Bergh, att det var en kulturuppgift, om jag så får säga, och en gård åt Norrlands folk, när järnvägarna där kommo till. Det var bekant redan då och är det fortfarande, att långa sträckor av dessa järnvägar inte ha burit sig och inte komma att bära sig ekonomiskt. Men det är en kulturgärning till båtнад för Norrlands folk, som därmed har utförts och som vi norrlänningar också äro tacksamma för.

Jag är som sagt inte mot flyget och jag är inte emot något transportmedel, som kan möjliggöra för människorna att komma fram på ett bättre och billigare sätt. Men då beloppet 175 kronor i subvention för varje flygpassagerare mellan Luleå och Stockholm nämndes, kom jag att tänka på en annan sak, som riksdagen nyligen har behandlat, nämligen frågan om de s. k. stambillinjerna, varvid det gällde om man skulle få beräkna genomgående zontarifflinjer för en resa från Dikanäs — för att ta som exempel en plats inom mitt eget län — eller från Saxnäs till Stockholm. En

saxnäsbo skulle, om en genomgående zonberäkning genomfördes, på en resa till Stockholm och tillbaka tjäna 10 kronor 80 öre, en dikanäsbo skulle tjäna 11 kronor 40 öre. Jag är säker på, att befolkningen på dessa platser skulle känna sig mycket tacksam, om den finge denna lättnad i sina rätt dryga biljettkostnader vid resor till och från kungl. huvudstaden. Men det fingo de inte!

Det finns också andra sätt att förbättra kommunikationerna på Norrland, vilka jag för min del anser att man borde pröva i stället för att subventionera flyget. Det finns en rätt lång sträcka av norra stambanan, som på grund av underbyggnadens beskaffenhet och kurvförhållandena inte får trafikerats med högre hastighet än 80 km i timmen, i de skarpa kurvorna 60 km. En resa från Stockholm till Boden — där banlängden är 1 144 km — tar enligt nu gällande tidtabell 17 timmar 35 minuter enligt det ena alternativet och enligt det andra och bättre alternativet 16 timmar 12 minuter. Om man skulle våga hysa den förhoppningen, herr Lundqvist, att statens järnvägar skulle sätta in en »Norrlänning» på samma sätt som »Närkingen» eller »Östgöten» eller vad nu de express-tåg heta, som redan finnas, så skulle en bodenbo på resan till Stockholm, om jag inte har räknat fel, tjäna in ungefär 4 timmar i minskad restid.

Det fordras dock, herr talman, för att man skall komma dithän att banan räntas ut i någon mån och att man ger den en kraftigare underbyggnad, så att tågen kunna framföras med upp till 90 km:s resehastighet, vilket är nödvändigt om man skall kunna komma fram på den kortare tiden. Det skulle innebära, att en bodensare skulle komma hem från Stockholm till Boden på samma tid som nu åtgår för en umebo att komma från Stockholm till Umeå, nämligen något över 13 timmar, och herr Bergh i Luleå 30 minuter senare fastän Boden ligger i det närmaste 30 mil norr om Vännäs.

Det är dessa synpunkter, som jag inte har kunnat underlåta att dra fram i denna debatt, då man här talar om Norr-

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

land och dess kommunikationer och möjligheterna att förbättra dem. Men hur många bland Norrlands befolkning kunna komma i åtnjutande av flygförbindelsen? Jag säger alldeles som herr Forslund nyss sade: för närvarande har ingen västerbottning någon möjlighet att begagna detta trafikmedel, och han kanske inte får det heller under de närmaste fem åren. Man vet inte, hur det går med flygfältet i Umeå, och under den tiden äro västerbottningarna helt avstängda från möjligheten att flyga. Flyget går nämligen från en plats mellan Sundsvall och Härnösand direkt till Luleå. Västerbottningarna äro därför nu avstängda från detta transportmedel, och framtiden får väl utvisa, när Umeåfältet kan bli färdigt.

Även beträffande våra landsvägar föreligger behov av förbättringar.

Det finns många landsvägsbroar, som inte tåla den större belastning som är nödvändig när man vill komma fram med tillräckligt stora lastbilsaster till våra avlägset liggande byar.

Jag har så sent som under söndagen, måndagen och delvis även gårdagen åkt bil genom rätt stora delar av vårt land, och jag måste säga, att fastän vi ha fått åtskilliga bra vägförbindelser i Norrland, så återstår mycket innan vi komma dithän att vi ha permanentbelagt så många och långa vägar som dem som äro permanentbelagda i södra och mellersta Sverige. Det är inte många vägstuppar i Västerbotten, som äro permanentbelagda, men i de sydliga delarna av landet är det inte många vägstuppar som inte äro permanentbelagda.

Skulle man få välja — om man nu kunde välja — mellan anslaget till subvention av flyget med 2 miljoner kronor och att Norrland skulle få en miljon av detta anslag för att förbättra vägar och broar och framför allt för att göra det möjligt för statens järnvägar att föra fram tågen med större hastighet dit upp, så är jag övertygad om, herr talman, att detta senare anslag skulle mottagas med avsevärt större tacksamhet av Norrlands folk än 175 kronor per person i subvention till flyget.

Och därför, herr talman, yrkar jag bifall till reservationen.

Herr PETTERSSON, GEORG: Herr talman! Som representant för Gotland skulle jag vilja uttala min glädje över den förståelse, som visats frågan om ordnandet av flygförbindelse mellan Stockholm och Visby. Nu ha ju också reservanterna i detta ärende ansett, att denna flyglinje intar en särställning.

Jag vill också ha sagt, att denna flyglinje har varit och är till uppenbar välsignelse för den gotländska befolkningen. Det är inte så många år sedan vi hade en del besvärliga isvintrar, då Gotland praktiskt taget var helt isolerat från fastlandet. Det förgick ungefär en månad innan någon båt kunde lämna Gotland för att komma till fastlandet. Vid ett tillfälle gick en båt ut och låg ute i sjön en hel vecka, men fick återvända till Gotland. Då kom flyget och hjälpte oss med förnödenheter, och det hjälpte också en del människor, som voro i behov av vård på fastlandet, att kunna ta sig över dit. Men det är inte bara isvintrar, som kunna vara besvärliga, utan Östersjön kan vara besvärlig även då den inte är isbelagd. Det kan vara storm och gå svår sjö. När jag en gång i höstas skulle resa hem, steg jag på båten i Nynäshamn klockan 12 på natten men kom inte in till Visby förrän kl. 4 påföljande dag. Vårt fartyg hade legat ute i den svåra sjön, och en mycket stor del av passagerarna voro så svårt sjuka, att det för några av dem tog rätt lång tid innan de kunde återvinna full hälsa.

Jag vill också ha sagt, att just detta har fört med sig, att med flygets visbylinje resa inte bara — som herr Forslund uttryckte sig — de som äro »högfärdiga», utan den linjen anlitas av alla kategorier av medborgare. Vad man framför allt kan iakttaga är att mödrar ofta resa med flyg med sina små barn. De göra på detta sätt en mycket stor tidsvinst och slippa också ifrån den olägenhet, som sjösjukan utgör. Dessutom är det många som kunna vara i behov

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

av att få specialvård, vilka utnyttja flyget. Äro de svårt sjuka förut och dessutom kanske skola utsätta sig för sjösjuka, blir tillståndet ännu värre.

Det är därför som sagt glädjande att reservanterna här ha intagit en välvillig ställning just till frågan om denna flyglinje. Men de säga dock, att det borde bli föremål för närmare utredning och beslut, huruvida understöd skall lämnas till denna flyglinje ifrån statsmakternas sida.

På den punkten kan jag nämna, att det redan föreligger en viss utredning. Riksdagen beslöt för några år sedan att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att en utredning måtte företagas beträffande sjöfartsförbindelserna på Gotland. Detta har också lett till att Kungl. Maj:t har tillsatt en utredning, som kallar sig 1945 års gotlandskommitté. När den har haft att arbeta med frågan, hur förbindelserna lämpligast borde ordnas, har den inte kunnat undgå att även ta upp frågan beträffande flygförbindelserna, och de kommitterade ha varit i kontakt med såväl ABA som luftfartsstyrelsen. När denna kommitté så småningom kommer att avlämna sitt betänkande, kommer däri också att upptagas frågan om flyget.

Om man nu här skulle följa reservanternas och alltså förslaget om en subvention på 2,1 miljoner kronor, som utgör ett reservationsanslag, inte skulle bifallas, skulle detta komma att föra med sig, att under den instundande vintern flygförbindelsen mellan fastlandet och Gotland skulle kunna gå förlorad, därför att det ju inte i reservationen finns något undantag angivet för denna förbindelse. Den följer nämligen med de övriga inlandslinjerna. Skulle det så återigen bli en svår is vinter, skulle vi gotlänningar komma att råka i en mycket svår belägenhet. Jag kan därför inte förstå att man kan gå fram på reservanternas linje, om man anser, att visbylinjen är av sådan betydelse som här har sagts.

Dessutom kan jag också tillägga, att enligt min mening de olika flyglinjerna äro rätt mycket sammanknutna med var-

andra, därför att det är så många kostnader, som för dem äro gemensamma. Om alla andra inlandslinjer läggas ned och bara visbylinjen behålles, kommer den att kosta väsentligt mycket mera, därför att markpersonalen på de olika flygfälten etc. ändå måste bibehållas.

Herr talman, jag ber med vad jag anfört att få yrka bifall till utskottets hemställan i denna fråga.

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN:
Herr talman! Jag skall försöka begränsa mig till den sak som det här gäller, nämligen i vilken utsträckning staten skall subventionera flyglinjerna inom landet under nästa budgetår.

När vi inom civila flygutredningen hade att ta ställning till denna fråga, framförde flygbolagen ABA och SILA sina synpunkter på inrikesflygets bärighet och gjorde gällande att dessa linjer inte voro ekonomiskt bärande. Den civila flygutredningen uttalade därför, att statsmakterna finge avgöra, i vilken utsträckning de civila flyglinjerna skulle upprätthållas inom landet.

Nu har herr statsrådet framlagt förslag i detta avseende för nästa budgetår utan att ta ställning till frågan, hur man senare därmed skall förfara, och att detta senare ställningstagande må bli beroende på resultatet av en utredning, som sedermera skall föreläggas riksdagen.

Nu förhåller det sig emellertid så, att för nästa budgetår äro tidtabellerna för flyget redan uppgjorda. Organisation och andra anordningar äro färdiga på vederbörliga flygplatser, och personal finnes anställd där. Det finns sålunda här en del kostnader, som vi inte komma ifrån. Om nu flyget nedlägges på inrikeslinjerna, bli därför inte de ekonomiska besparingarna så stora, som man här velat göra gällande. Man kan vinna den merkostnad, som kräves för driften utöver vad flygbolaget självt kan få in i trafikavgifter. Men för den händelse dessa flyglinjer nedläggas blir det säkerligen såväl nationalekonomiskt som för flygbolagets ekonomi mycket känn-

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

bara konsekvenser på ett helt annat sätt.

När vi nu skola ta ställning till denna fråga för nästa år, är det inte så enkelt att som här gjorts gällande bara säga, att man gör en besparing genom att lägga ned inrikesflyget. Skulle det emellertid visa sig, att t. ex. norrlänningarna i riksdagen säga, att deras flyglinje inte för dem har någon betydelse, skulle jag för min del kunna vara villig att rösta emot. Helt säkert bör man ta stor hänsyn till vad representanterna för respektive orter, som beröras av detta förslag, själva säga. Vi som inte bo på sådana platser, att vi kunna ha nytta av dessa inrikesflyglinjer, anse det under sådana förhållanden inte vara så angeläget, att de uppehållas.

Det har visserligen sagts, att det är ytterst få personer, som kunna utnyttja våra flyglinjer, och att den större allmänheten inte kan göra det. Men har inte bara den omständigheten, att en sådan flyglinje finns, en viss betydelse, för en ort, t. ex. i detta fall för Norrlands del, där ju avstånden äro ganska stora? Att flyglinjen för Gotlands del har stor betydelse, därom råder inte någon tvekan. Att det finns flyglinjer till Göteborg och Malmö har kanske något mindre betydelse, men helt utan betydelse är det inte. Och skulle flyglinjerna här i landet läggas ned, torde Sverige kanske vara ett av de få länder i världen, som inte anser sig ha råd att uppehålla flyglinjer inom eget land. Till och med det lilla Danmark, som inte har några större avstånd inom sina gränser, uppehåller dock flyglinjer inom landet.

Vi kanske skulle ställa oss i efterhand, om vi avskaffade våra inrikesförbindelser. Detta kan inte vara utvecklingsfrämjande, ty även om ett kommunikationsmedel ekonomiskt sett inte alltid är bärande, kan det likväl ha stor betydelse. Jag tycker inte heller att riksdagen bör behandla trafikfrågorna på det sättet, att det ena kommunikationsmedlet sättes i konkurrensställning mot det andra. Man bör bedöma dem i förhållande till den betydelse de ha som sådana, och även om flyget inte är ekonomiskt

bärande för närvarande, kan det ju bli bättre sedermera.

Såsom frågan ligger till vill jag rösta för bifall till Kungl. Maj:ts förslag. Men jag förutsätter, att Kungl. Maj:t skall framlägga nytt förslag till en kommande riksdag. Om det då visar sig vara oförmånligt att uppehålla våra inrikes flyglinjer, bör man i så god tid kunna ta ställning därtill, att bolaget med hänsyn till de nya förutsättningarna kan organisera trafiken på ett tillfredsställande sätt. Skulle därvid vederbörande representanter för de orter, som beröras av dessa flyglinjer, inte ha något intresse, kan jag, herr talman, inte förstå, varför vi skulle försöka tvinga på dem detta kommunikationsmedel.

I frågans nuvarande läge, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

På framställning av herr talmannen beslöts att den fortsatta överläggningen i förevarande fråga skulle uppskjutas till aftonsammanträdet.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1949/50 under tredje huvudtiteln, avseende anslagen inom utrikesdepartementets verksamhetsområde;

nr 256, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1949/50 till universiteten och karolinska institutet m. m.;

nr 257, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1949/50 till tekniska högskolan i Stockholm;

nr 258, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om vissa anslag för budgetåret 1949/50 till skolöverstyrelsen m. m.;

nr 259, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1949/50 till yrkesundervisningen;

nr 260, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående Sveriges anslutning till Förenta Nationernas organisation för uppfostran, vetenskap och kultur (Unesco);

nr 261, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till åtgärder för arbetsmarknadens reglering m. m.;

nr 262, i anledning av riksdagens år 1948 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning för tiden den 1 juli 1947—den 30 juni 1948 m. m.; samt

nr 263, i anledning av väckta motioner om åtgärder för förbättring av kommunikationsförhållandena i Norrland.

Anmälades och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 249, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 33 kap. 4 § rättegångsbalken, m. m.; och

nr 250, i anledning av väckt motion om översyn av aktiebolagslagen m. m.

Anmälades och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

nr 155, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa avlöningsm. fl. anslag under fjärde huvudtiteln för budgetåret 1949/50 m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 156, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ordnande av Södra skånska infanteriregementets förläggning i Ystad jämte i ämnet väckta motioner;

nr 157, i anledning av Kungl. Maj:ts framtällningar om anslag för budgetåret 1949/50 till anskaffning av flygmateriel m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 158, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt disposition av vissa äldre reservationsanslag under fjärde huvudtiteln m. m.;

nr 159, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bestridande av vissa kostnader från anslaget till oförutsedda utgifter;

nr 160, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beredskapsstat för försvarsväsendet för budgetåret 1949/50;

nr 161, i anledning av väckta motioner om ändrade lånevillkor för statens låneverksamhet för den mindre skeppsfarten;

nr 162, i anledning av väckta motioner angående effektivisering av kustbevaknings- och livräddningstjänsten utefter våra kuster;

nr 163, i anledning av väckt motion om anslag för budgetåret 1949/50 till markförvärv för utvidgning av Remmene skjutfält;

nr 164, i anledning av väckt motion om ersättning till skogsarbetaren O. E. Flink för skada, ådragen under militärtjänstgöring;

nr 165, i anledning av Kungl. Maj:ts framtällningar om anslag för budgetåret 1949/50 till bidrag till restaurering av Linköpings och Strängnäs domkyrkor;

nr 166, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1949/50 till Stockholms och Göteborgs högskolor jämte i ämnet väckta motioner;

nr 167, i anledning av väckta motioner om anslag för budgetåret 1949/50 till svenska dramatikers studio; samt

nr 170, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1949/50 till skolor tillhörande barna- och ungdomsvården m. m.;

bevillningsutskottets betänkande nr 42, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 188 med hemställan om bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna om restitution i vissa fall av tilläggsskatt å bensin, som användes vid jordbrukets drift, jämte i anslutning härtill väckta motioner;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 36, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag ur kyrkofonden för avlönande av präster m. m., dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 37, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om straff för olovlig varuutförsel, m. m.;

nr 38, i anledning av väckt motion om åtgärder för bättre tillgodoseende av de enskildas rättsskyddsbehov;

nr 39, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående nya grunder för kyrkomusikerorganisationen m. m., dels ock i ämnet väckta motioner; samt

nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 21 december 1945 (nr 872) om verkställighet av frihetsstraff m. m.;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående upphävande av 43 § 2 mom. barnavårdslagen den 6 juni 1924 (nr 361);

nr 29, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 1, 15 och 27 §§ allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293) samt om fortsatt giltighet av samma lag, dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 30, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående eftergift i vissa fall från be-

stämmelserna i 36 § första stycket arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 (nr 1), dels ock en i ämnet väckt motion;

nr 31, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 27 § förordningen den 15 juni 1934 (nr 264) om erkända arbetslöshetskassor, dels ock i ämnet väckta motioner; samt

nr 32, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om rätten till arbetstagares uppfinningar, dels ock i ämnet väckt motion;

jordbruksutskottets utlåtande nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1949/50 till veterinärrättningen i Skara m. m. jämte i ämnet väckta motioner; ävensom

första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 10, i anledning av väckt motion om upphävande av vissa regleringsföreskrifter beträffande sågat virke och sågade trävaror.

Justerades protokollsutdrag för detta sammanträde, varefter kammaren åtskildes kl. 5.06 eftermiddagen.

In fidem
G. H. Berggren.

Onsdagen den 18 maj eftermiddagen.

Kammaren sammanträdde kl. 7.30 eftermiddagen.

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik. (Forts.)

Fortsattes överläggningen angående statsutskottets utlåtande nr 153 punkten 4.

Herr DOMÖ: Herr talman! Jag vill bara i all korthet ange orsakerna till att jag för min del ansluter mig till utskottets förslag.

Jag vill inte ingå närmare på de skäl som tala för bifall till utskottets förslag, då dessa tidigare ha framhållits utförligt bland annat av kommunikationsministern, statsutskottets ordförande och förste vice talmannen. Det är särskilt en detalj som de berörde som jag anser vara av betydelse i detta sammanhang, nämligen att ett stoppande nu av flygtrafiken inomlands inte skulle medföra de besparingar man har räknat med, men att det i stället fullständigt skulle förrycka framtida planläggning på detta område.

För min del vill jag hoppas att sådana anordningar skola vidtagas, att vårt inrikesflyg kan fortsätta. Det måste emellertid närmare utredas hur och i vilken omfattning detta skall ske; dessa frågor få vi ju taga ställning till senare, såsom har understrukits i utskottets utlåtande.

Att under intrycket av vissa svårigheter för flygtrafiken stoppa inrikesflyget tycker jag skulle vara ganska egendomligt och dessutom tråkigt med tanke på framtiden. För min del vill jag hoppas att flyget skall bli ett gott kommunikationsmedel. Jag kan inte liksom min ärade vän herr Forslund så där kategoriskt avgöra hurudan utvecklingen under den närmaste tiden kommer att bli, vad man kan ha råd till och vad man

inte kan ha råd till. Det är med allra största intresse som man lyssnar till herr Forslunds bestämda och trosvissa ord, att så och så ligger det till. Det är klart att jag som konservativ har sinne för den traditionsbundenhet som herr Forslund gör sig till tolk för, och jag förstår så innerligt väl att han har en förkärlek för gamla kommunikationsmedel. Dem ha vi all anledning att sätta högt i ära; de ha varit till stor nytta, och jag är övertygad om att de komma att vara det även i fortsättningen. När herr Forslund kategoriskt förklarar, att flyget aldrig kan bli ett så allmänt kommunikationsmedel som det som kallas »hela folkets järnväg», vill jag säga att jag tror att utvecklingen har sin gång även på detta område. Det skulle glädja mig mycket om flyget kunde få uppleva samma utveckling som vi ha fått skåda i fråga om järnvägarna.

Ur en synpunkt tycker jag man får ha förståelse för behovet av flygförbindelser, även om de skulle medföra vissa förluster, nämligen med hänsyn till kommunikationerna för avsidet liggande orter. Det tycks inte råda några delade meningar om önskvärdheten av att linjen till Gotland upprätthålles. Även när det gäller Norrland tror jag emellertid att snabba förbindelser med övriga delar av landet kunna ha en oerhörd betydelse för utvecklingen och för trevna den. Man behöver nog inte snegla vare sig efter valmän eller efter någonting annat för att ha full förståelse för betydelsen för Norrlands del av den snabba förbindelse som en flyglinje kan utgöra.

Jag tror det skulle vara farligt att under intrycket av nu rådande svårigheter för inrikesflyget gå in för att rasera det samma. Jag tror att samma sak också gäller flygförbindelserna med andra länder. Det har varit en tid av svårigheter och besvärigheter, och det är med fullt fog som anmärkningar ha riktats emot skötseln av ABA. Jag förutsätter dock att

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

ABA i framtiden kommer att ledas med fast hand, såväl av företagets egen ledning som från statsledningens sida. Jag har vid granskning av de föreliggande omständigheterna tyckt mig finna, att ABA nu gått in för en omordning av hela sin verksamhet och att det finns ganska goda skäl för att antaga att det i framtiden skall bli en bättre avvägning än hittills mellan inkomster och utgifter. Utrikeslinjerna bära sig ju — de långa linjerna se ut att gå bra, och även de europeiska linjerna gå tämligen bra — och det är inrikesflyget som för närvarande utgör det största frågetecknet. Jag har ingen anledning att tro annat än att en allvarlig föresats att verkligen försöka komma till rätta med förhållandena präglar ABA:s ledning, och det är ju under den förutsättningen som vi här gå att bevilja betydande anslag. Med hänsyn till det allvar som ABA:s ledning under den senaste tiden har visat när det gäller fullföljandet av denna föresats tycker jag att vi skola följa Kungl. Maj:ts förslag linjen ut. För resten är det kanske fel att säga att det är Kungl. Maj:ts förslag, eftersom själva anslaget till ABA är nedprutat till 20 miljoner kronor mot 30 miljoner kronor i Kungl. Maj:ts förslag, men utskottets förslag innebär ju ett bifall till propositionen i fråga om den principen, att ABA skall få de anslag som bolaget behöver och att detta skall ske även när det gäller inrikesflyget.

Med hänsyn till vad jag nu har sagt yrkar jag bifall till utskottets förslag på ifrågavarande punkt.

Herr STEN: Herr talman! Jag hade icke haft för avsikt att besvara kammaren i denna fråga, men jag begärde ordet då jag hörde att reservationens talesmän, herr Andersson i Rixö och herr Forslund, hade meningsfränder även på norrlandsbänkarna och då herr Bergh tyvärr lade sitt anförande så — åtminstone i början — att det var omöjligt för mig att fullfölja avsikten att instämma med honom.

Om det nu skall behövas, kan jag ju

säga att jag i regel i hög grad uppskattar herr Anderssons i Rixö gedigna och självständiga arbete och uppträdande på de avsnitt där han brukar uppträda här i kammaren, alltså i frågor som handläggas av statsutskottets fjärde avdelning. Jag står också herr Forslund ganska nära beträffande frågor av detta slag; när det gäller motordrivna fordon som hålla sig på marken brukar jag med stort intresse lyssna på hans utläggningar om att man inte i onödan skall riskera någon kapitalförstöring i konkurrens med våra järnvägar. Men när det gäller den fråga som vi nu skola diskutera har det förvånat mig att man knappast från något håll har vidrört Norrlands ställning i vårt kommunikationsväsen totalt sett och det norrländska näringslivets intressen. Jag är anhängare av alla trafikmedel när det gäller Norrland, eftersom jag är angelägen om det norrländska näringslivets fortsatta utveckling. Lika litet som jag kan vara med om att ställa det ena trafikmedlet mot det andra i det avseendet, lika litet kan jag följa de talare som ha försökt ställa olika samhällsklasser mot mot varandra när det gäller bedömandet av denna fråga.

Vad det gäller utvecklingen av det norrländska näringslivet behöver jag ju endast erinra om en del glädjande förhållanden som ha inträffat under senare tid, exempelvis när stora företag inom det enskilda näringslivet, sådana som Cellulosakoncernen och Kempekoncernen, ha förlagt sina huvudkontor till Norrland — vi förvänta att detta skall medföra ett ökat intresse för de bygdesynpunkter som äro förknippade med sådana stora företags verksamhet — och när vi här i kammaren ha varit med om att fatta beslut angående Norrbottens järnverk, för att nu endast nämna tillskotten på detta område.

Därför menar jag att jag tillvaratager alla norrländska intressen när jag röstar för detta anslag, precis på samma sätt som när jag röstar för flottningsarbetarnas cykelstigar, för skogsbrukets bilvägar eller för den komplettering av vårt landsvägsnät och vårt järnvägsnät, som är erforderlig i Norrland, och jag anser

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

att jag just har i ögonsikte sådana grupper som stå mig personligen nära, när jag på detta sätt tar hänsyn till industriens och näringslivets intressen i detta sammanhang. Man må nu resonera hur som helst om förlusten på varje biljett och om att näringslivet borde kunna bära sina egna kostnader — det är ju saker som äro vidrörda i utskottsutlåtandet, och det är klart att man får ha uppmärksamheten riktad på dessa problem i fortsättningen, men utskottet har inte ansett sig kunna gå längre i detta avseende än det har gjort — men det är ändå uppenbart, att om reservanterna här skulle vinna framgång, skulle detta onekligen i det nuvarande läget medföra en försämring av Norrlands ställning i kommunikationsavseende och innebära en ovänlig handling gentemot det norrländska näringslivet.

Jag tillhör ju dessutom en meningsriktning, vars företrädare äro anhängare av statsdrift och statskontroll, och beträffande det enskilda näringslivet måste jag taga hänsyn till att dess representanter med ganska täta mellanrum måste besöka huvudstaden. Jag har ju sett på våra tåg hurusom en sådan stad som Gävle många gånger under krigsåren har gjort intryck av att vara en förstad till Stockholm; på dessa tåg ha våra industrimän och våra ämbetsmän suttit på väg till eller från Stockholm, och längre upp i Norrland komma givetvis timmarna och dygnet att spela en allt större roll för dessa upptagna män, mer än för oss vanliga människor. För min del har jag inte känt något behov av flygresor, ty vid de tillfällen då jag har rest långt norrut har jag tyckt att det är så mycket att se och att det går så bra att tänka när man reser på tåg, men när man skall taga ställning till frågorna i denna församling måste man också se till att det hela går ihop och att även andra människor kunna få sina önskningar uppfyllda.

Det är ifrån dessa synpunkter som jag finner det naturligt att man inte gärna kan ställa sig på någon annan linje än den som regeringen och statsutskottet företräda, alldeles oavsett den del av vårt nationella anseende som till även-

tyrs kan stå på spel därigenom att våra tidtabeller redan äro spridda över hela världen och man alltså har så att säga lovat ut att utlänningar skola kunna taga sig från Stockholm till Luleå med flyg. För min del räcker det med de norrländska intressen som här stå på spel, och därför förenar jag mig med dem som yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herr LUNDGREN: Herr talman! Jag har begärt ordet endast för att motivera att jag, trots principiella betänkligheter mot subventionering, dock ansluter mig till Kungl. Maj:ts förslag, och det är desto större skäl att avge en sådan deklaration som den föregående talaren, herr Sten, ur principiella synpunkter motiverade sin anslutning till principen.

Enligt min uppfattning böra de olika kommunikationsmedlen få tävla med varandra utan att något eller några av dem få någon subvention. Endast därigenom torde det vara möjligt att få fram de kommunikationsmedel som i längden äro de mest effektiva.

När jag nu emellertid menar att man i alla fall bör subventionera flygtrafiken så är jag icke övertygad om att denna subvention bör omfatta alla linjerna i den inrikes flygtrafiken. Jag tar ett exempel, nämligen flygtrafiken mellan Göteborg och Stockholm. På denna sträcka har man ju utomordentligt goda förbindelser på järnvägen, både med dagtåg och med nattåg, och under sådana omständigheter kan det väl knappast vara rimligt att staten betalar mycket stora belopp för att upprätthålla en flygförbindelse. Det finns flera andra linjer, där det kan vara tivelaktigt om det är motiverat att ha flygtrafiken i gång. Jag menar då direkt, kan jag säga, herr talman, förbindelsen mellan Stockholm och Luleå. När jag dock anser att en sådan förbindelse bör få subvention, så är det med tanke på den betydelse som denna linje har för förbindelserna mellan de olika norrlandsstäderna. Ty det är ju så, att det visserligen är ganska hyggliga förbindelser på järnväg mellan

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

Stockholm och Luleå, men kommunikationerna mellan de olika norrlandsstäderna äro avsevärt mycket sämre. Av den anledningen torde det vara viktigt att denna flygförbindelse kan upprätthållas.

Det är emellertid viktigt — jag tror det var statskontoret som påpekade det i sitt utlåtande över framställningen — att man vidtager en sådan höjning av taxorna, att trafiken åtminstone inte ger så stort underskott som den hittills har givit.

Det är alltså med hänsyn till dessa speciella omständigheter och med hänsyn till de stora avstånden i Norrland som jag ansluter mig till Kungl. Maj:ts förslag. Jag ber alltså, herr talman, att få instämma med dem som yrkat bifall till Kungl. Maj:ts och utskottets förslag.

Herr ANDERSSON, KARL: Herr talman! Jag återkommer i debatten med anledning av en begäran från herr Heiding om en förklaring av vad reservanterna avse med sitt uttalande angående Visbylinjen. Vi reservanter avse ju, som vi också ha uttryckt det i vår reservation, att, om det är en linje som av särskilda skäl behöver ha statens stöd för att kunna upprätthålla sin trafik, frågan i första hand skall undersökas av Kungl. Maj:t, som sedan får vända sig till riksdagen med begäran om anslag, såvida detta anses erforderligt.

Nu vill jag fästa kammarens uppmärksamhet på att det anslag, som vi här behandla, avser budgetåret 1949/50. Det skall således täcka den förlust som kan komma att uppstå under en kommande tid. Om nu linjen Stockholm—Visby skall anses vara av sådan karaktär att dess upprätthållande är ett allmänt önskemål — i varje fall på Gotland — så bör enligt min mening ledningen för trafikföretaget göra en framställning där-om till kommunikationsdepartementet, där en undersökning då skall göras. Sedan är det möjligt för departementschefen att den 10 januari 1950 begära ett anslag på tilläggsstat för en sådan linje, ett anslag som avser samma tid som det

i denna proposition upptagna anslaget. Därför finns det inte någon sådan svårighet som herr Heiding efter vad jag kan förstå ville påpeka, utan det kan mycket väl ordna sig så att en sådan linje kan upprätthållas.

Så är det en sak till som jag måste fästa litet uppmärksamhet vid. En hel rad av talarna här ha talat om flyget såsom ett alldeles nytt trafikmedel och velat jämföra det med de första järnvägarna. Jag vill då bara erinra om att trafikflyget här i landet är 25 år gammalt. Det bör ha trampat ut barnskorna nu och är ett rätt gammalt företag, men det har tyvärr ännu inte kunnat visa att det har kunnat bära sina egna kostnader.

När jag hörde kommunikationsministerns anförande fick jag närmast det intrycket, att han ville be om ursäkt för att han hade framlämnat den här propositionen. För all del, jag tycker det är fullt i sin ordning och att det var alldeles riktigt att han lade fram förslaget för riksdagen. Det måste ju ankomma på riksdagen att pröva denna fråga. Jag har således ingen anmärkning mot statsrådet för att han har lagt fram propositionen, men lika naturligt som det var att han gjorde detta, lika naturligt måste det vara att riksdagen fritt och obundet prövar denna proposition och även förbehåller sig rätt att avslå den.

Herr FORSLUND: Herr talman! När herr Bergh nästan varnar mig för att resa till Norrland och besöka vänner där, vill jag säga till honom, att jag har ridit ut mycket värre stormar i Norrland än herr Bergh har gjort och att jag har många vänner där som skulle förstå mig helt och fullt; av oss båda är det nog jag som drar vinsten.

Jag tror inte att det arbetande folket i Norrland har några som helst krav på det som herr Bergh här talar för, och jag tvivlar också på att herr Sten har fattat sin uppgift riktigt rätt när han i diskussionen drar fram de förvaltare och direktörer som ha förlagt sina kontor till Norrland. Jag är till och med så stark tvivlare, herr Sten, att jag tror

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

att människorna inte ställa några krav på att svenska staten skall betala dem 175 kronor för att de skola få resa från hemorten till Stockholm och lika mycket för resan tillbaka. De klara sig mycket väl med de moderna tåg som vi nu ha. Många av dem som bo i Sundsvallstrakten ha inte något som helst behov av flyget enär det med bestämdhet uppges att de föredraga järnvägen framför flyget. Det faller sig lämpligare att resa med tåg än att använda flyg vid besöken i Stockholm.

Till vännen Domö vill jag säga att jag inte känner igen honom, åtminstone inte i hans egenskap av partiledare för högern. Han säger att vi inte kunna stoppa den här flygtrafiken just nu. Men är det inte så att det mäktiga högerpartiets ledare herr Domö gång efter annan, sannolikt på partiets vägnar och väl också enligt sin egen övertygelse, finner anledning att klandra de personer, som använda de där orden »just nu», och i stället kräver handling? Vi skola ha en ny ordning här, säger han då. Regeringen får inte slarva bort pengarna, utan dessa skola användas på ett nyttigt sätt. Här är det ett utomordentligt tillfälle att pröva var han och hans partivänner befinna sig. Jag tror att man här skall få uppleva att partiledaren för högern i motsats till vår sittande regering och till det parti, som jag sedan barnaåren tillhör, hamnar på slösarlinjen. Här finns det en möjlighet, herr Domö, att i samarbete med åtskilliga inom regeringspartiets krets gå emot regeringen. Skulle inte detta vara ett kärt tillfälle att få säga nej till ett förslag från regeringen? Framför allt bör väl detta ligga nära till hands efter det utomordentligt vänliga, sympatiska och förstående anförande, nästan till förmån för avslag på Kungl. Maj:ts proposition, som statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet nyss har hållit. Här räcka vi ut handen till högerens ledare och uppmana honom att avslå regeringens förslag på denna punkt, så att man kan spara pengarna till nyttigare ändamål.

Som jag sade i mitt förra anförande

tror jag det är farligt att resonera så som för övrigt också herr Domö gjorde, nämligen att det finns goda skäl att antaga att föremålet — eller sjuklingen som jag uttryckte saken — skall bli bättre med tiden. Detta är ingen elakhet, herr Domö. Vi äro ju så goda vänner att vi böra kunna säga varandra uppriktigt vad vi tycka och tänka om varandras uppfattningar, och då vill jag starkt understryka att herr Domö här använder en argumentering som inte passar ihop med den tveksamhet, vilken har lagts i dagen till och med av statsrådet som har framlagt propositionen. Statsrådet vill att vi skola vara stränga och kräva respekt för de ekonomiska lagarna när det gäller denna trafik, men den saken har inte framhållits vare sig av statsutskottets ärade ordförande, som tillhör samma parti som herr Domö, eller av partiledaren själv. Bondeförbundets ledare och en annan av partiets representanter i statsutskottet äro på samma frikostiga linje.

Frågan här gäller ju hur våra sammanlagda tillgångar skola fördelas på förnuftigaste sätt, och jag vågar säga att jag tror att, när man inte åstadkommer större skada än det kan bli fråga om här, det kan vara försvarligt med en reaktion mot ett system där man enligt vår erfarenhet icke har använt en sådan syn på tingen som de ekonomiska omständigheterna borde ha förpliktat till. Vi kunna inte diskutera vad som ligger bakom, utan vi ha bara att konstatera de faktiska förhållandena, och det har brustit i mycket.

Jag tror det var herr Sten som talade om kapitalförstöring. Jag tror inte alls att ett bifall till reservationen skulle medföra någon kapitalförstöring. Herr Sten menade att det skulle innebära en skandal ute i världen om vår flygtrafik skulle stängas av exempelvis norr om Stockholm, och eftersom jag har talat för att man skall räcka oss handen för att störta regeringens förslag, får jag svara att vi ju ha en internationell trafik till Stockholm. Är det verkligen så, att inrikestrafiken är av en sådan utomordentlig betydelse för våra turister och

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

för dem som ombesörja transporterna på de internationella linjerna, då är det väl rimligt och logiskt att de internationella linjerna skola taga en del av driftkostnaderna även för inrikeslinjerna, men det är det som man inte har velat vara med om, och då få vi väl bortse från den betydelse som inrikes-trafiken kan ha för den internationella trafiken.

Vad beträffar rubbningarna i tidtabellen vill jag säga att jag själv en gång har varit utsatt för sådant ute i världen. Trafiken blev helt enkelt avbruten, och man fick anlita de gamla kommunikationsmedlen för att taga sig fram. Ingen människa bad om ursäkt för det. Därför menar jag att det inte är någon fara å färde i det avseendet.

Man kan väl inte heller, som någon ville göra, betrakta ett bifall till reservationen som en ovänlig handling gentemot Norrland. Av de norrbottensrepresentanter som sitta här är det inte mer än två som ha talat för utskottets förslag. De som ha talat för utskottets förslag ha således mest varit främmande, från Norrbottens synpunkt sett.

Jag anser alltså fortfarande att reaktionen bör taga sig uttryck i kammaren i denna fråga.

Herr DOMÖ (kort genmäle): Herr talman! Herr Forslund spelade den förföriska frestarens roll och trodde att han träffade en öm punkt hos mig när han inbjöd till fostbrödralag för att åstadkomma ett nederlag för regeringen. Jag har visserligen ingenting emot att åstadkomma nederlag för regeringen när det gäller en proposition som jag tycker förtjänar en bakläxa, men på denna punkt anser jag inte att detta är fallet.

Herr Forslund sökte vidare framställa kommunikationsministerns försvar av propositionen som en inbjudan att gå emot densamma, och herr Andersson i Rixö tog ju rent av kommunikationsministerns anförande som något slags begäran om ursäkt, men även om detta nu skulle vara riktigt — det kan jag inte bedöma — skall jag inte falla för frestel-

sen. Jag har krav på att var sak skall bedömas för sig, efter de sakliga skäl som kunna komma fram. Jag har sinne för ekonomi och vill inte slösa, men man får bedöma sakerna just som de äro, och här är det ingalunda säkert att det är klok ekonomi att nu lägga ned denna trafik för att sedan behöva återupprätta den om ett år eller någonting sådant. Det är detta som bestämmer min ställning, herr Forslund.

Herr HEIDING: Herr talman! Jag begärde ordet med anledning av herr Karl August Johansons anförande. Herr Johanson ville påstå att jag i dag uppträdde som representant för Norrland men att en sådan inställning hos mig icke tagit sig uttryck vid behandlingen av andra norrlandsfrågor.

Jag skulle vilja fråga herr Johanson, i vilken norrlandsfråga av större vikt som jag har gått emot Norrlands intressen.

När vissa norrlandsfrågor voro uppe i lördags talade jag för deras förverkligande, och jag tror väl att statsutskottets utlåtande i det avseendet var sådant att ingen kunde klaga på detsamma. Under debatten här i kammaren om dessa spörsmål framhöll jag att det var fördelaktigt att frågorna hade blivit debatterade, eftersom en representant för järnvägsstyrelsen, herr Lundqvist, var närvarande och hade möjlighet att åhöra vad norrlänningarna hade att säga.

Jag har vidare talat för högre vägan-slag, och där har ju även Norrland varit inbegripet. Jag har talat för och röstat för anläggandet av Norrbottens järnverk och utökning av detsamma. Även när det har gällt utredning om nya järnvägs-linjer har jag yrkat bifall till förslagen här-om, och herr Johanson kan väl inte heller säga att jag har röstat emot elektrifieringar eller ordnande av vatten- och avloppsanläggningar. Vidare har jag, när det har varit fråga om skogsproduktion, ansett att det skall göras mera för ökad skogsproduktion i Norrland än som hittills har gjorts. Därför tycker jag inte det är rätt att utslunga ett sådant påstående som herr Johanson här har kommit med.

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

Jag vet inte om herr Johanson möjligen kan syfta på en liten fråga som vi hade uppe i lördags och som gällde en motion om utredning angående en väg mellan Sädvaluspen och Graddis. Denna fråga hade emellertid tidigare behandlats av Kungl. Maj:t, och då fanns det väl ingen anledning för oss i statsutskottet att gå med på ett bifall, men när frågan var före i fjärde avdelningen yrkade jag för min del att vi skulle skriva ännu mera välvilligt än som föreslagits. Jag ansåg att vi inte skulle föra frågan några år tillbaka i tiden, utan i stället hålla den vid liv.

Jag har således för min del gjort allt vad som göras kan när det gäller att främja Norrlands intressen, och jag vill inte låta herr Johansons yttrande stå oemotsagt.

När jag nu har talat för en flyglinje till Norrland förvånar det mig att herr Johanson kan ha någonting emot detta. Jag anser att turistväsendet bör befordras. Norrlänningarna kunna väl inte ha något emot att det kan komma hit amerikanska miljonärer, som ha med sig valuta och som kunna göra affärer i landet, när de resa på de norrländska linjerna och besöka både Vännäs, Luleå och flera andra platser. Det kunde väl inte skada. Om man vill att människor skola komma hit och se vårt land måste man göra någonting för detta. Norrland har så många sevärdheter att jag anser att man bör göra vad man kan för att få utländska resenärer att resa dit och se på dem.

Så skall jag be att få säga ett par ord till herr Andersson i Rixö. Han sade att Kungl. Maj:t får föranstalta om en utredning av frågan om inrikesflyget och att spörsmålet sedan får föreläggas riksdagen. Han sade vidare att en proposition, byggd på en sådan utredning, kunde framläggas för riksdagen redan den 10 januari nästa år, varvid det kunde beviljas ett anslag på tilläggsstat. Men hur skall då ledningen för ABA kunna veta om den skall fortsätta att trafikera linjerna eller om den skall lägga ned trafiken omedelbart? Det får man inte något besked om. Det börjar ju nytt bud-

getår den 1 juli, och det är klart att ABA:s ledning redan vid budgetårets början måste veta om linjerna komma att kunna trafikeras. Det svar jag fick av herr Andersson i Rixö var alltså inte tillräckligt upplysande beträffande hur han tänker sig att man skall förfara i detta fall.

Herr Forslund framhöll att vi inom utskottsmajoriteten äro slösaktiga i den här frågan. Jag undrar om det kan innebära någon slösaktighet att gå med på detta anslag och därmed uppmuntra det inhemska flyget. Anser herr Forslund att vi skola behålla utrikesflyget, men icke inrikesflyget? Som jag förut framhöll anser jag att det skulle se mycket illa ut om det skulle bli så. Även statsutskottets ordförande framhöll att det skulle se egendomligt ut om vi bara hade utrikesflyg. Vår ståndpunkt kan väl därför inte betecknas som slösaktig. Jag vill påstå att det skulle vara mera slösaktigt att lägga ned linjerna och att inte göra någonting på området under flera år, ty en gång i framtiden skulle vi kanske bli tvungna att taga upp trafiken igen. Jag tror det är lämpligt att upprätthålla trafiken på de linjer vi ha, till dess frågan hinner omprövas. Efter den blivande utredningen få vi se om någon av de linjer, som nu trafikeras, måste läggas ned, men man bör inte göra ett sådant uttalande som att det är slösaktigt att gå med på detta anslag på 2,1 miljoner kronor för uppmuntran av det inhemska flyget.

Herr FORSLUND (kort genmäle): Herr talman! När jag använde ordet slösaktig var det i nära anslutning till det resonemang som från högerhåll — och naturligtvis särskilt från herr Domös sida — har förts gentemot regeringen i fråga om politiken i allmänhet. Här har man ett tillfälle att vara försiktig, och om man inte är försiktig måste man kunna betecknas som slösaktig.

Nu vill jag säga att den internationella flygtrafiken enligt min uppfattning bygger på samma svenska högmod som vi prestera då det gäller inrikesflyget. Det

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

finns inte i hela världen några flygbolag som gå med någon förtjänst, utom i Schweiz, men där har man inte heller denna storhetsmani, utan där ordnar man trafiken enklare och litet mindre utsvävande. Om vi se efter hur oerhört stora förlusterna äro på flyget ute i världen, så se vi att de system som tillämpas där inte äro någonting för Sverige att ta efter. När man dessutom vet, vilket ringa antal svenskar som färdas på dessa flyglinjer, får man fråga sig varför vi skola vara med där ute och ställa till med en massa bekymmer. Visserligen verkar det nu som om det skulle gå bra, men efter några år kanske det visar sig att tillgångarna äro så gott som borta, och så får man börja på nytt. Det gäller att bedöma huruvida detta är ekonomiskt. Jag tror inte att det är så.

Herr statsrådet NILSSON: Herr talman! Man kan kanske tycka att det har ordats tillräckligt i denna fråga, men för undvikande av missförstånd anser jag mig böra göra en deklaration.

Herr Andersson i Rixö tolkade mitt förra anförande så, att det nära nog innebar att jag bad om ursäkt för att jag hade framlagt propositionen. Jag vill inte att detta påstående skall stå oemotsagt. Riktigt är att jag deklarerade att det inom regeringen, innan förslaget framlades för riksdagen, rådde en viss tveksamhet — och det är ju ganska förklarligt att man är försiktig med hänsyn till vad som tidigare har skett på flygets område — men samtidigt förklarade jag att man bör tänka sig för innan man lägger ned den inrikes trafik som har pågått ända sedan år 1945. Det finns så många faktorer som medverka till att inrikesflyget kan vara ett komplement till det utrikesflyg som ingen har ifrågasatt att man skall nedlägga.

Jag skall erkänna att jag har understrukit en synpunkt som herr Forslund har givit uttryck åt, nämligen att det kunde vara av en viss nytta för dem som ha hand om verksamheten på flygets område att från riksdagen höra att man i alla fall inte är beredd att understöd-

ja vilken verksamhet som helst, utan att man är inställd på den återhållsamhet som även jag för min del är anhängare av.

Vad jag vill ha fastslaget är alltså att jag icke anser att vi i dag ha ett tillräckligt sakmaterial för att avgöra huruvida vi kunna vara beredda att nedlägga trafiken och att vi i avvaktan på detta sakmaterial och på den utredning, som jag har förutskickat, böra bevilja det anslag, som här är föreslaget, för att vi sedan, när utredningen ligger på bordet, skola ha möjlighet att såväl inom regeringen som inom riksdagen slutgiltigt taga ställning på det sätt som kan vara motiverat. Detta är, såsom jag påpekade i mitt förra anförande, egentligen utskottet enigt om, både majoriteten och reservanterna. Skillnaden mellan ståndpunkterna är endast den, att reservanterna vilja att man redan nu skall fatta ett beslut som skulle komma att innebära att inrikestrafiken tills vidare måste nedläggas.

Herr Johanson deklarerade i dag att han hellre ville förorda anslag för bygande av vägar, för förbättrande av broar och järnvägsbankar o. s. v., för att man skulle kunna öka hastigheten på tågen, än han ville förorda anslag till flyget. Detta är ett argument som i och för sig kan hålla, men jag vill erinra om att det inte var så länge sedan han motionerade om ett flygfält i Vännäs i stället för i Umeå, vilken åtgärd enligt hans förmenande skulle leda till vissa besparingar. Detta förslag innebar ju emellertid att herr Johanson vid den tidpunkten inte i princip hade samma uppfattning som han har deklarerat i dag. Jag skall emellertid komma ihåg hans argument av i dag — det är av sådan specifik vikt och sådan karaktär att det sjunker djupt i mitt minne — och inte minst tänka på det, därest västerbottningarna, såsom tidigare har skett, skulle uppvakta mig med en begäran om igångsättande av arbetena på Umeå flygfält.

Herr LUNDQVIST: Herr talman! Som aktiv järnvägsman har jag inte tidigare

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

under debatten velat yttra mig i denna ömtåliga fråga. Jag vet av gammal erfarenhet att det inte finns något så miss-tänkt som en järnvägsman när han yttrar sig i frågor om andra kommunikationsmedel än järnvägar.

Herr Sten sade i sitt anförande, att han som norrlänning var anhängare och vän av alla olika slags kommunikationer. Jag för min del, herr talman, skulle vilja säga att jag som kommunikationsman också är vän av alla slags kommunikationsmedel, möjligen med den lilla reservationen, att jag mycket gärna skulle vilja se att de olika kommunikationsmedlen bereddes tillfälle att arbeta under någorlunda likvärdiga villkor.

Just därför att jag för min personliga del är så fast övertygad om den oerhörda betydelsen för vårt land och hela dess näringsliv av goda kommunikationer måste jag säga att det bjuder mig starkt emot att motsätta mig det förslag som har framlagts av Kungl. Maj:t och statsutskottet, även om det ur trång konkurrenssynpunkt givetvis skulle vara frestande att gå denna väg.

Jag har för min del tagit fasta på och vill lägga särskild vikt vid vad enligt statsrådets eget uttalande ett bifall till Kungl. Maj:ts och statsutskottets förslag skulle innebära. Jag citerar de rader i statsrådets uttalande i propositionen, som jag anser ha särskild vikt: »Frågan i vilken utsträckning inrikes lufttrafik bör upprätthållas genom subventionering samt de närmare villkoren härför torde ytterligare böra utredas, innan statsmakterna taga slutlig ställning härtill. Jag är likväl beredd tillstyrka, att, intill dess frågan är utredd och resultatet härav framlagts för nästa års riksdag, visst stöd under nämnda budgetår utgår för upprätthållande av sådan trafik.» Jag nöjer mig med detta citat. Ett bifall till statsutskottets förslag innebär alltså såvitt jag förstår endast att riksdagen ställer medel till Kungl. Maj:ts förfogande för att, därest det enligt regeringens mening efter en närmare utredning skulle visa sig motiverat, man skall kunna ge viss subvention under nästa år och på så sätt bereda ABA tillfälle att

göra ytterligare ett försök att få den inhemska trafiken på ekonomiskt rätt köl.

Då ABA har gjort framställning till Kungl. Maj:t om att få denna subvention, skulle jag för min del inte gärna vilja vara med om att med min röst bidra till att företaget inte får den chans som det har begärt att få.

Dessutom synes det mig nog också vara mycket välbetänkt att man genom detta ettåriga uppskov skaffar sig möjlighet att litet närmare överväga de konsekvenser i olika avseenden som ett inställande, helt eller delvis, av den inhemska trafiken kan komma att medföra.

Jag kommer alltså, herr talman, av de skäl som jag nu har nämnt att ge min röst åt statsutskottets förslag i den här frågan.

Häri instämde herr *Anderson, Iwar*.

Herr **GRYM**: Herr talman! Jag hade inte alls tänkt deltaga i den här debatten, men jag uppkallades av herr Forslunds anförande att göra det.

Herr Forslund efterlyste norrbottningarnas synpunkter på den här frågan. Nu är ju herr Bergh norrbottning, och han har då deklarerat sin ståndpunkt. Såvitt jag kan förstå delar majoriteten av norrlänningarna herr Berghs synpunkter i den här frågan. Vi anse att det är bra att ha en flyglinje till Norrbotten.

Herr Forslund sade att det är uppenbart att kåtornas folk inte anlitar flyget. En del riksdagsmän, speciellt från Norrbotten, bruka väl göra det; jag för min del har endast tagit flyg en enda gång mellan Luleå och Stockholm, men det är en sak för sig. Vi böra ju ändå tänka på att avståndet mellan Stockholm och Luleå är ganska stort — 125 eller 130 mil — och att det är en hel del folk som har behov av att snabbt komma från Luleå till Stockholm eller tvärtom, exempelvis affärsfolk. Det vet ju herr Forslund mycket väl, han som har varit kommunikationsminister.

Majoriteten av representanterna för Norrbotten delar alltså inte herr Forslunds synpunkter, utan kommer att rö-

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

ta för utskottsförslaget, och vi representera dock Norrbottens befolkning, den saken är klar. Jag tycker det är otrevligt att behöva säga det, eftersom jag gärna brukar lyssna till herr Forslunds anföranden med hans kloka och sunda synpunkter på saker och ting, men i detta fall ha vi inte samma ståndpunkt.

Västerbottningarnas synpunkter och herr Johansons anförande ha berörts av statsrådet, och jag vill instämma med honom. Om västerbottningarna hade ett flygfält, låt oss säga i närheten av Umeå, kanske i Vännäs, så skulle herr Johanson utan minsta tvekan ha yrkat bifall till utskottets förslag, det är jag övertygad om. Det är tråkigt att vi på västerbotten-norrbottensbänken skola ha skilda meningar i en fråga som denna, fast vi höra till samma valkrets. I Västerbotten ha ni ju inget flygfält, och jag tror det är på det sättet, att ni inte vilja vara med om att norrbottningarna heller skola ha denna fördel att kunna anlita flyg vid resor till och från Stockholm. Jag hoppas att herr Johanson inte när sådana tankar, men det ligger snubblande nära till hands att tro att han gör det.

Här gäller det inte något speciellt norrbottensintresse, långt därifrån. Gotlänningarna behöva också sin flyglinje. Det är emellertid framför allt dessa två linjer, till Gotland och till Norrbotten, som enligt min mening böra upprätthållas. När det gäller Göteborg och Malmö kan saken givetvis vara mera omtvistad, men jag för min del kommer ändå utan minsta tvekan att rösta för utskottets förslag, och likadant kommer som sagt majoriteten av norrbottensrepresentanterna här i riksdagen att göra.

Herr JOHANSON, KARL AUGUST: Herr talman! Det må ursäktas mig att jag på nytt tar till orda för att göra ett par repliker.

Till herr Grym vill jag helt kort säga, att på sig själv känner man andra. Herr Grym kan vara övertygad om att jag skulle ha haft samma inställning som jag här deklarerat, även om flygfältet varit färdigt i Umeå.

Jag tillåter mig också att något korrigera vad herr statsrådet yttrade angående min motion om att ett flygfält skulle förläggas till Vännäs i stället för till Umeå. Jag väckte min motion därför att det på Vännäs gamla lägerplats finns ett flygfält med permanentbelagda banor. När Kungl. Maj:t framlade sin proposition, vari det ställdes i utsikt att Västerbotten skulle få ett flygfält vid Umeå, motionerade jag i rent besparingssyfte om att man i stället skulle försöka utnyttja det redan befintliga flygfältet vid Vännäs. Det fanns nämligen och finns än i dag möjlighet för vissa flygplan att landa på flygfältet i Vännäs.

Min andra avsikt med motionen var att vi, om motionen inte gick igenom, skulle få Vännäsfältet utdömt som flygplats, så att marken där kan komma till förnuftig användning. Fältet vid Vännäs läger har sedan år 1908, då I 20 flyttade till Umeå, inte utnyttjats för något som helst effektivt ändamål. Lägerplatsen bara ligger där och förstör hela samhällsbilden för köpingen. Nu är fältet utdömt som flygplats, och köpingen har inlett underhandlingar med Kungl. Maj:t om att få köpa marken. Om vår framställning bifalles, ämna vi bygga hus på det område som nu upptas av den gamla flygplatsen.

Annars var det rätt, herr statsråd!

Det var, fastslår jag, således i rent besparingssyfte som jag väckte min motion. Vännäsfältet skulle nämligen med en del kompletteringsarbeten mycket väl ha kunnat utbyggas med två rullbanor av den storlek som numera behövs för ett modernt flygfält. Banorna kunde emellertid inte läggas i rät vinkel mot varandra, utan i sned vinkel. Därför motsatte sig såväl luftfartsstyrelsen som flygvapnet förslaget att förlägga flygfältet i Västerbotten till Vännäs. Flygvapnet har nu, som sagt, förklarat Vännäsfältet för odugligt, och vi i Vännäs köping äro för vår del nöjda med den utgång som frågan har fått.

Vad sedan Umeåfältet beträffar, få Umeåborna själva försöka klara upp den frågan bäst de vilja.

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

Min ståndpunkt i fråga om subvention till trafikflyget är således densamma i dag som tidigare. Jag anser att det finns andra möjligheter att förbättra kommunikationerna i Norrland än genom att subventionera en flygtrafik som blott kan utnyttjas av en ringa bråkdel av Norrlands befolkning. Inte kunna de människor som bo i Dikanäs, Tärna o. s. v. utnyttja flyget. De måste ju i så fall först resa med järnväg till Umeå för att därifrån flyga t. ex. till Stockholm.

Det fanns inga möjligheter för mig att höra, vad herr Heiding sade, på grund av sorlet i kammaren. Jag uppfattade dock att han räknade upp de norrlandsfrågor, i vilka han röstat för Norrlands intressen. Vi norrlänningar hoppas nu bara att hans välvilja mot Norrland inte skall inskränka sig till det generella uttalande, som han gjorde här, utan ta sig bättre uttryck i kammaren än vad den hittills gjort.

Herr statsrådet NILSSON: Herr talman! Vi böra väl låta denna lilla parentes om flygfältet i Vännäs vara vad den egentligen är.

Vad jag ville ha sagt var bara, att herr Karl August Johanson för tre år sedan motionerade om att ett flygfält skulle förläggas till Vännäs. Därest riksdagen hade bifallit hans motion var det, vilket herr Johanson mycket väl vet, meningen att till mycket stora kostnader iordningställa flygfältet i Vännäs. Jag ville således ha fastslaget, att herr Johanson den gången inte principiellt motsatte sig att staten skall göra investeringar i flygfält, men att han i dag har en annan uppfattning, nämligen att om pengar skola investeras för förbättring av kommunikationerna, skall det ske för anläggande av vägar, broar, bättre järnvägsförbindelser o. s. v. I och för sig är detta naturligtvis en godtagbar ståndpunkt, men det är, fastslår jag, en annan ståndpunkt än den som herr Johanson intog för något år sedan.

Sedan kan herr Johanson naturligtvis fråga, vilket intresse dikanäsborna kunna ha av flyget på Luleå. Men om vi i

enlighet med herr Johansons motion hade placerat flygfältet i Vännäs, hade det säkerligen blivit lika stora svårigheter för exempelvis tärnaborna att utnyttja flyget som det nu är för dikanäsborna att använda flygfältet i Luleå.

Herr STEN: Herr talman! Innan debatten avslutas, vill jag endast med anledning av ett uttalande av herr Forslund göra en kort deklaration som jag har försummat att ge formen av ett kort genmäle.

Herr Forslund ville betrakta mig såsom utomstående både när det gäller det intresse, som han ville kalla för norrbottniskt i stället för norrländskt, och även i förhållande till de norrländska industrimännen. Jag önskar kort och gott förklara för herr Forslund, eftersom jag tydligen aldrig har lyckats göra det tidigare, att för mig är Norrland helt och odelbart med avseende på både dess geografiska sammansättning och dess ekonomiska och sociala förhållanden. Den omständigheten att jag råkat vara den sydligast bosatte av de i debatten deltagande norrlänningarna hindrar mig således inte att ha samma uppfattning i denna fråga som den nordligaste representant som uppträtt här, herr Grym. Jag framhöll beträffande den sociala samhörigheten, att både den statsdrivna och den enskilda industriens män böra få de kommunikationsmöjligheter som flyget erbjuder, just med tanke på att härigenom kunna förbättra förhållandena för de grupper av människor som stå mitt hjärta närmare i socialt avseende. Vi kunna inte räkna med några lättköpta framsteg i Norrland. Vi ha endast att undan för undan söka förbättra vad som kan förbättras genom att underlätta den industriella utvecklingen. Därför måste man se med vidsyn på de intressen som äro förenade med avgörandet av en sådan fråga som denna.

Herr ANDERSSON, LARS: Herr talman! Debatten har mest kommit att röra sig om norrlandsflyget, men det anslag, som under denna punkt föreslås utgå till

Anslag till understöd åt inrikes lufttrafik.

ABA, gäller den inrikes lufttrafiken över huvud taget, således även flygtrafiken till Gotland, Göteborg, Malmö o. s. v. Jag kan inte frigöra mig från den misstanken, att oppositionen mot det föreliggande förslaget ytterst syftar till att ABA skall tvingas inställa flyglinjen till Luleå och övre Norrland, medan man nog även i fortsättningen vill upprätthålla trafiken till Göteborg, Malmö och Visby. Om man i sin stora sparsamhetsiver lyckas genomdriva en prutning på dessa 2,1 miljoner kronor, så kommer detta, misstänker jag, att främst drabba »kolonifolket» norrbottningarna.

Både herr Forslund och herr Andersson i Rixö ha i debatten velat göra gällande, att norrbottningarna själva inte skulle vara anhängare av flyget. Jag vill då liksom herr Grym och herr Bergh deklarera, att vi norrbottningar önska få behålla våra flygförbindelser.

Man gör sig säkerligen skyldig till stora överdrifter då man yttrar sig så pessimistiskt som en del talare här gjort om flygets framtidsmöjligheter. Flyget är, såsom kommunikationsministern underströk, för oss uppe i Norrbotten ett trafikmedel i vardande. Det är därför kanske för tidigt att i dag bedöma flygets förutsättningar i framtiden.

Vi norrbottningar måste i varje fall ställa oss undrande inför det stora besparingsnit som nu plötsligt kommit till uttryck i den svenska riksdagen och som tagit sig den formen att man vill dra in på anslagen till flygtrafiken. Hur många meter ödebygdsvägar, enskilda utfartsvägar o. s. v. tror för övrigt herr Johanson i Vännäs att vi skulle få i Norrland om vi nu avstode från våra flygkommunikationer? Jag är övertygad om att vi inte skulle få en enda decimeter mera vägar.

Jag tillkännagav redan i början av debatten min inställning genom att instämma i herr Heidings anförande. Efter vad som sedan yttrats har jag dock ansett mig böra begära ordet för att här avge en deklaration om min inställning. Jag ansluter mig således till utskottsmajoritetens förslag och vädjar till kammaren att icke våga bevilja detta anslag till

ABA. Om riksdagen skulle avslå Kungl. Maj:ts förslag, kommer det att toikas som ett bevis på riksdagens inställning att på allt sätt söka dra in på anslagen då det gäller övre Norrland och dess befolkning.

Jag vill även fästa uppmärksamheten på att norrlandskommittén i sin utredning om möjligheterna att förbättra norrlandsbefolkningens villkor framhållit nödvändigheten av att kommunikationerna i Norrland förbättras så att de komma i nivå med förhållandena i övriga delar av landet. Som det nu är förekommer det en uppenbar eftersläpning i fråga om kommunikationerna i Norrland och särskilt då övre Norrland. Denna eftersläpning har uppkommit på grund av att Norrland och dess befolkning under gångna tider behandlats ytterligt styvmoderligt i jämförelse med det övriga Sverige. Vi ha nu möjligheter att delvis förbättra Norrlands kommunikationsförhållanden genom att, förutom utbyggande av vägnätet och järnvägarna, även sörja för flygförbindelser framför allt till övre Norrland, som därigenom kan föras närmare det övriga Sverige. Jag vädjar därför, som sagt, till kammaren att rösta för utskottets förslag.

Herr LUNDGREN: Herr talman! Då herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet omnämnt flygplatsen i Umeå vill jag endast uttala den förhoppningen, att den nu förda debatten icke måtte föranleda ett fördröjande av byggandet av detta flygfält. Expropriationen av mark för flygplatsen är nu avslutad, och det finns möjlighet att börja med anläggningsarbetena. Jag uttalar, herr talman, den förhoppningen, att anläggandet av denna flygplats skall komma till stånd så snart den statsfinansiella situationen möjliggör att åter igångsätta investeringsverksamhet.

Jag vidhåller i övrigt, herr talman, mitt yrkande om bifall till utskottets förslag.

Herr HEIDING: Herr talman! Jag begärde ordet för en mycket kort replik

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

till herr Karl August Johanson som påstod att han inte hörde vad jag sade i mitt förra anförande. Jag tror nog att det i så fall berodde på att han inte ville höra vad jag hade att säga.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i den under behandling varande punkten hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Karl Andersson m. fl. vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Andersson, Karl*, begärde voting, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 153 punkten 4, röstar

Ja;

Den, det ej vill röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Karl Andersson m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes omröstningen genom uppresning; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 154, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av en statlig affärsbank m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen avläten proposition, nr 151, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för den 18 mars 1949, föreslagit riksdagen att dels godkänna av departementschefen förordade allmänna riktlinjer för inrättandet av en statlig affärsbank, dels medgiva, att statens aktieinnehav i aktiebolaget Göteborgs handelsbank på de villkor och under de förutsättningar, som angäves i vid statsrådsprotokollet fogade avtal, avvecklades, dels ock å kapitalbudgeten under rubrik Fonden för statens aktier till Aktieteckning i aktiebolaget Jordbrukarbanken m. m. för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 15 200 000 kronor.

I detta sammanhang hade utskottet till behandling förehaft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Domö* (I: 285) och den andra inom andra kammaren av herr andre vice talmanen *Skoglund* (II: 354),

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Bergvall* m. fl. (I: 286) och den andra inom andra kammaren av herr *Häckner* m. fl. (II: 355),

i vilka hemställts, att riksdagen måtte, med bifall till vad Kungl. Maj:t i övrigt föreslagit i förevarande proposition, förklara sig icke kunna godkänna de i propositionen antydda allmänna riktlinjerna för en blivande statlig affärsbank.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på åberopade grunder hemställt,

I. att riksdagen måtte, med avslag å motionerna I: 285 och II: 354 samt I: 286 och II: 355, godkänna de av departementschefen i statsrådsprotokollet över finansärenden för den 18 mars 1949 förordade allmänna riktlinjerna för inrättandet av en statlig affärsbank;

II. att riksdagen måtte

a) medgiva, att statens aktieinnehav i aktiebolaget Göteborgs handelsbank

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

på de villkor och under de förutsättningar, som angåves i vid nämnda statsrådsprotokoll fogade avtal, avvecklades;

b) till Aktieteckning i aktiebolaget Jordbrukarbanken m. m. för budgetåret 1949/50 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 15 200 000 kronor.

Reservation hade anförts av herrar *Johan Bernhard Johansson, Manner-skantz, Sundelin, Malmborg* i Skövde, *Boman* i Kieryd, *Kollberg* och *Skoglund* i Doverstorp, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under I hemställa, att riksdagen måtte, med bifall till motionerna I: 285 och II: 354 samt I: 286 och II: 355, avslå Kungl. Maj:ts förslag att godkänna de av departementschefen i statsrådsprotokollet över finansärenden för den 18 mars 1949 förordade allmänna riktlinjerna för inrättandet av en statlig affärsbank.

På framställning av herr talmannen beslöts att utlåtandet skulle företagas till avgörande punktvis.

Punkten 1.

Herr **JOHANSSON, JOHAN BERNHARD**: Herr talman! Den proposition, som utskottet här har haft att ta ställning till, gäller två spörsmål.

Kungl. Maj:t begär först, att riksdagen måtte medgiva att statens aktieinnehav i aktiebolaget Göteborgs handelsbank skall avvecklas samt att denna bank måtte sammanslås med Jordbrukarbanken till en enda bank. Om detta förslag, som redan fått formen av ett avtal och således är ett till hälften fullbordat faktum, råder det inga meningskiljaktigheter, utan utskottet tillstyrker enhälligt detsamma.

I propositionen föreslås emellertid dessutom, att riksdagen måtte godkänna de av departementschefen i statsrådsprotokollet över finansärenden för den 18 mars 1949 förordade allmänna riktlinjerna för inrättandet av en statlig affärsbank. Mot denna hemställan ha åt-

skilliga av utskottets ledamöter anmält reservation.

Även om det kan låta hårt måste jag säga, att jag sällan har haft till behandling en proposition som varit så oklar och otydlig i framställningen som denna. Departementschefen har utgått från ett kommittébetänkande i detta ärende. Detta betänkande är icke enhälligt och har icke heller varit utsänt på remiss. Riksdagen har således icke tillgång till de remissyttranden som man i vanliga fall förväntar skola redovisas i en proposition. Även kommittébetänkandet är ytterst knapphändigt refererat i propositionen. När departementschefen haft att ta ställning till de olika punkterna i förslaget, gör han ytterst undvikande uttalanden som t. ex. i fråga om principerna för den nya banken, där departementschefen kort och gott säger, att han för närvarande inte är beredd att ta ställning. Liknande uttalanden göras på åtskilliga andra punkter i propositionen.

Reservanterna ha icke ansett sig kunna biträda de allmänna synpunkter som departementschefen har anlagt på frågan om inrättandet av en statlig affärsbank. Förslaget är bristfälligt motiverat, och vi kunna icke bedöma, hur den tilltänkta banken skall fungera och vilka befohgheter den skall få.

En principiellt viktig och kanske avgörande punkt är grunderna för bankens rörelse. Till denna fråga har departementschefen över huvud taget inte tagit ställning i propositionen. Vi få heller inga närmare uppgifter om den statliga kreditgivning som anses skola anförtras banken.

Det finns över huvud taget i det förslag, som departementschefen här så lösligt har skisserat, en mängd detaljspörsmål, om vilka vi inte få veta något. Vi få t. ex. inte veta, hur den statliga affärsbankens kontor skola ordnas och spridas över landet. Det antydes att riksbanken, Jordbrukarbanken och Göteborgs handelsbank skola enas om gemensamma kontor. Man varslar således här även en omorganisation av Sveriges riksbank, men det sägs ingenting i propositionen om hur denna omorganisa-

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

tion skall ske. Att omorganisera riksbanken och sammanslå dess avdelningskontor ute i landet med Jordbrukarbankens och Göteborgs handelsbanks kontor i landsorten kan emellertid väntas medföra en hel mängd personalfrågor av komplicerad beskaffenhet.

Det antydes i propositionen, att förvaltningen av statens fonder skall överlämnas till den nya statsbanken. Det är här fråga om en mycket betydande förvaltningsuppgift som skall överföras. Men även på denna punkt sakna vi alla närmare upplysningar.

Det antydes också att en särskild lagstiftning rörande den statliga affärsbankens verksamhet skall framläggas. Det sägs emellertid ingenting bestämt här om, utan departementschefen förklarar bara i propositionen, att saken skall bli föremål för fortsatt övervägande. Det vore väl ganska egendomligt, om en särskild lagstiftning skulle införas för statens affärsbank. Man bör väl kunna fordra, att statens affärsbank drives efter samma principer som övriga banker i landet och underkastas samma kontroll som andra banker.

Den framlagda propositionen lämnar, som jag nyss sade, ett mycket bristfälligt underlag för bedömandet av riktlinjerna för den tilltänkta statliga affärsbankens ställning och verksamhet. Det föreslås bara att riksdagen i princip skall godkänna förslaget om inrättandet av en statlig affärsbank, trots att departementschefen förutsätter att frågan skall bli föremål för fortsatt utredning. Reservanterna anse att dessa utredningsförslag böra föreligga utarbetade och i konkret form och bli föremål för vederbörlig remissbehandling innan de föreläggas riksdagen och vi skola ta ställning till denna fråga. Vi vilja icke i dag binda riksdagen i fråga om den fortsatta behandlingen genom att godkänna ett sådant principuttalande som här föreslås. Det skulle, som det också sägs i reservationen, innebära, att »riksdagen bindes i sin handlingsfrihet och belages möjligheten att förutsättningslöst pröva de förslag, vilka sedermera komma att framläggas».

Under behandlingen av denna fråga har det inte framkommit några anmärkningar mot de enskilda bankernas sätt att förvalta sina uppgifter eller att betjäna allmänheten. Man kan därför ställa sig mycket tveksam till behovet över huvud taget av vad som här ifrågasättes. Det för oss avgörande är emellertid att vi icke i dag vilja binda riksdagen genom ett ståndpunktstagande för ett förslag som vi icke ha sett och som icke ens i sina riktlinjer är uppdraget i propositionen. Vi vilja se förslaget utarbetat innan vi ta ställning till detsamma. Det är, synes det mig, en billig begäran som fullt överensstämmer med den praxis som brukar tillämpas här i riksdagen vid behandlingen av andra ärenden. Det gäller dessutom här ett mycket stort och vittomfattande ärende.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till den av undertecknad m. fl. vid utlåtandet fogade reservationen.

Herr HEIDING: Herr talman! Jag har för min del ansett mig böra gå med på utskottets förslag. Anledningen härtill är, att utskottet har haft tillfälle att göra vissa uttalanden och understryka en del av de synpunkter, som departementschefen har framfört.

Staten äger redan nu tre banker, riksbanken, Jordbrukarbanken och Göteborgs handelsbank. Avsikten är nu att Göteborgs handelsbank skall försäljas. Vissa av dess kontor jämte en del av riksbankens kontor i orterna skola ingå i den blivande statsbanken. Man skulle således få en bank av dessa, och riksbanken skall vara centralbank.

Det förslag som nu föreligger till organisation av den statliga affärsbanken överensstämmer med vad bankkommittén föreslagit. Av bankkommitténs 14 ledamöter uttalade sig 13 för inrättande av en statlig affärsbank. Utskottet har ansett sig kunna gå med på att göra det principuttalande som det här gäller. Bankkommittén som ju omfattade representanter för olika meningsriktningar har ju praktiskt taget enhälligt uttalat sig för att det bör finnas en av det all-

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

männa ägd och kontrollerad affärsbank. Detta förutsätter ett lämpligt och väl avvägt kontorsnät fördelat över hela landet. Ett dylikt kontorsnät kan icke erhållas genom en sammanslagning av Jordbrukarbanken och Göteborgs handelsbank, utan det bör ordnas på sätt som föreslås i den kungl. propositionen.

Statsrådet har uttalat, att det inte torde vara lämpligt att upprätta alltför många nya kontor ute i landet. Utskottet skriver: »Utskottet vill emellertid i denna fråga ansluta sig till departementschefens uttalande, att bl. a. med hänsyn till att det i nuvarande läge är angeläget att undvika material- och kostnadskrävande nyetableringar en dylik lösning icke synes lämplig.» Det kan således anstå med inrättandet av en del kontor, som emellertid framdeles kunna komma att behöva inrättas. Utskottet säger också: »Även med hänsyn till den rationalisering av bankverksamheten, som ur allmänna synpunkter framstår såsom påkallad, synes det om möjligt böra undvikas, att staten genom nyetableringar bidrager till en ytterligare ökning av antalet bankkontor, därest ett lämpligt spritt kontorsnät på annat sätt kan erhållas.» Utskottet har på denna punkt gjort ett uttalande, som vi ha ansett lämpligt med hänsyn till statsrådets uttalande i denna sak. I utlåtandet säges det: »Det synes heller icke rationellt, att det allmänna kommer att utöva i många avseenden liknande bankverksamhet på samma platser dels genom ett statligt affärsbankskontor, dels genom ett riksbankens avdelningskontor.» Det är således inte meningen att det på en och samma plats skall upprättas ett statligt affärsbankskontor där det förut finnes ett riksbankens avdelningskontor.

Från reservanternas sida framhålles, att frågan är dåligt utredd och att ärendet inte varit ute på sedvanlig remiss. Häremot vill jag säga, att vi inom utskottet dock på ett par ställen i utlåtandet sagt ifrån att denna fråga bör föreläggas nästa års riksdag. Utskottet har också uttalat, att ärendet dessförinnan bör sändas ut på remiss.

Jag anser, att en statlig affärsbank inte bör ha några särskilda förmåner framför andra banker utan bör på fullt lika villkor få tävla med dessa. Nu är det meningen att den blivande statsbanken skall få hand om en hel del förvaltningsuppgifter för statens räkning och att en viss ersättning skall utbetalas för dessa uppdrag. Denna ersättning bör, förutsätter jag, utgå efter sådana grunder att det inte blir någon favorisering av den statliga banken i detta fall. Vi ha sålunda från utskottets sida gjort en del uttalanden, men i reservationen yrkas endast direkt avslag. En blivande utredning har därför inte någonting att gå efter, om det skulle bli reservationen som segrade.

Statsutskottets ärade ordförande framhöll, att det inte fanns något uttalande rörande personalfrågan. Jag vill bara framhålla att det i propositionen har förutsatts, att frågan om den närmare organisationen av den statliga affärsbanken och dess ledning m. m. skall bli föremål för fortsatt utredning, varvid också komma att behandlas de personalfrågor, vilka sammanhånga med överförandet av en del av riksbankens verksamhet, som icke är av centralbanksnatur, till den statliga affärsbanken. Utskottet säger, att även denna fråga därefter torde få behandlas av nästa års riksdag.

Jag anser för min del vidare att det inte torde vara nödvändigt med en särskild stiftning för statens affärsbank, utan detsamma bör gälla för den som för övriga banker. I propositionen står även uttalat att kontroll över statens affärsbank liksom andra banker skall utövas av bank- och fondinspektionen. När den fortsatta utredningen blir klar och riksdagen nästa år får ta ställning till förslag som då framläggas, får riksdagen möjligheter att komma med anmärkningar, om detta skulle vara behövt på någon punkt. Reservanternas kunna då också föra fram de erinringar de vilja göra.

Jag förutsätter att utredningen kommer att ta hänsyn till vad som uttalats från utskottets sida och att den planerade bankverksamheten ordnas så praktiskt som möjligt.

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

I detta anförande instämde herr *Berling*.

Herr **BERGVALL**: Herr talman! Den proposition som nu ligger på riksdagens bord för behandling är enligt min uppfattning ett ganska egendomligt dokument. Jag tycker att det är alldeles speciellt egendomligt, därför att det är finansministern som är dess huvudman. Jag har haft anledning att åtskilliga gånger under min politiska verksamhet ställa mig mycket kritisk till olika göranden och låtanden från finansministerns sida, och anledning därtill lär väl inte komma att saknas i fortsättningen heller. Men i ett avseende måste jag erkänna, att jag har en utomordentlig respekt för finansministern. Jag anser honom vara en pedagog av Guds nåde, en person med lysande förmåga av klar framställningskonst. Det har kanske legat en och annan illfundig tanke bakom den strålande klarheten, men man har ändå inte någonsin kunnat förneka, att man fått reda på vad finansministern velat. Jag tycker emellertid att den människa, som av propositionen nr 151 och av vad departementschefen där säger kan dra några slutsatser om vad departementschefen vill, måste vara en synnerligen duktig karl, och herr Heiding till trots måste jag säga, att inte blir man mycket klokare när man läst utskottets utlåtande, som i stort sett bara är en omskrivning med litet nya ord av propositionen, hämtade från olika håll och sammanställda så, att det visserligen inte är fråga om direkta citat, men dock endast, som sagt, i stort sett en omskrivning av propositionen.

Jag hade tillfälle att höra en del av debatten i andra kammaren, och den gav mig på vissa punkter någon klarhet, men jag måste alltså ställa frågan, om det som föreslagits i propositionen är det, som återfinnes under punkterna a) och b) i utskottets kläm, plus en sak som jag skall komma till strax, och alltså i realiteten endast innebär, att man skall vid-

ga ramen för Jordbrukarbankens verksamhet, att man skall avyttra aktieinnehavet i Göteborgs handelsbank, att man samtidigt skall överföra en del av dess kontor till Jordbrukarbanken eller till den nya statliga affärsbanken, eller vad man nu vill kalla den, och att man till denna skall överföra också en del av riksbankens kontor i orterna. I sådant fall hade det inte behövt ordas så mycket om principerna för inrättandet av en statlig affärsbank. Jag har inte i propositionen eller utskottets motivering lyckats finna vad det är fråga om för principer eller, för att citera ett uttryck på ett annat ställe, vad det över huvud taget är fråga om för »riktlinjer». Det finns uttalanden på strödda områden, och det finns en diskussion hur man skall åstadkomma denna statliga affärsbank. Men är det bara det som det här är fråga om? Jag måste konstatera att det enligt propositionen inte gäller annat än att tillskapa en statlig affärsbank som är något större än de två bankerna, Jordbrukarbanken och Göteborgs handelsbank, som redan äro statsägda eller statskontrollerade, för att inte närmare gå in på hur aktiekapitalet är fördelat. Men när man ändå talar så mycket om »principer» och »riktlinjer», måste man väl syfta något vidare. Av principer har jag egentligen bara hittat en enda i fråga om den nya bankens rörelse — jag bortser då från skötseln av statliga utlåningsfonder och befattningen med statlig kreditgivning — nämligen att statliga företag skola sätta in sina pengar i denna bank, »för såvitt detta icke medför påtagliga praktiska olägenheter för dem». För min del finner jag inte detta onaturligt. Dock hade jag känt mig mera tillfredsställd, om man hade nöjt sig med att säga »om det icke medför olägenheter för dem». Här säges att de skola sätta in pengar i den statliga banken även om det medför olägenheter, bara de inte äro riktigt påtagliga.

Detta räcker ju inte långt som vägledning och leder mig över till nästa fråga, som för mig är det största problemkomplexet. De statliga affärsbanker som vi hittills haft, Jordbrukarbanken och Gö-

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

teborgs handelsbank, som naturligtvis för att fylla den funktion som det här är fråga om ha haft för litet omfattande rörelse — det erkänner jag — ha ju såvitt jag förstår letts efter vanliga bankmässiga principer och konkurrerat med andra banker på ungefär lika villkor. Den fråga jag kommer över till är om man nu skall tillskapa en statlig affärsbank, som icke skall konkurrera med de andra bankerna på jämställd fot och vinna sina framgångar genom att de som leda den äro duktiga och sköta den på ett klokt och förståndigt sätt, utan genom att den får vissa företräden framför de privata bankerna. Frånvaron av varje uttalande på den punkten måste vara ägnadt att väcka en viss oro.

Om jag uppfattade herr Heiding rätt, påstod han att det stod i utskottsbetänkandet, att denna bank skulle drivas efter samma linjer som de övriga bankerna och i fri konkurrens med dem. Men jag har inte kunnat hitta detta i utskottets utlåtande, i varje fall inte klart ut sagt. Om det är meningen att här inaugurera några nya principer för ledningen av denna statliga affärsbank, som skola möjliggöra en konkurrens med andra företag under olika förutsättningar, tycker jag att saken blir mycket betänkelig. Jag måste säga att en av de mest centrala invändningar som över huvud taget kunna riktas mot att staten ger sig in på affärsverksamhet, även när det inte är fråga om statsmonopol, är risken för att man på ett eller annat sätt åt det statliga företaget ger en företrädesställning, som gör att det inte får möta de övriga företagen i fri och öppen konkurrens. Det vore roligt om man från finansministerns sida kunde få ett besked om att detta över huvud taget inte är avsikten, utan att det skall bli fråga om en fri och lojal och öppen tävlan. Det borde i och för sig inte vara så svårt för finansministern att medge detta, ty med det stora förtroende som han har för statlig företagsamhet och statlig verksamhet bör han väl komma till det resultatet, att en fri och öppen tävlan inte skall behöva skapa något underläge för den nya affärsbanken.

Det är från dessa utgångspunkter som det i den motion, som jag framburit här i denna kammare — det finns en lika lydande motion väckt i andra kammaren — har sagts ifrån att man inte anser sig kunna godkänna de i propositionen antydda allmänna riktlinjerna för en blivande statlig affärsbank. Redan ordet »antydde» är tillhugget i överkant, det måste jag i rättvisans namn erkänna. Även antydningarna äro mycket tunn sådda. På denna punkt i utskottets utlåtande föreligger ett felreferat, ty där står det att bland annat i den motion som jag här åsyftar yrkas avslag på propositionen i vad den avser inrättandet av en statlig affärsbank. Det är fel, ty den statliga affärsbanken äga vi redan i viss mån och få det i ännu högre grad när vi tillstyrka punkterna II. a) och b) angående utökande av Jordbrukarbanken och införlivande med den av en del av Göteborgs handelsbanks rörelse. Det är således ett direkt felaktigt uttryck i utskottets motivering.

Vad vi här riktat oss emot är lösligheten i hela handläggningen av ärendet. Det borde inte ha varit livsfarligt med det dröjsmål, som kunde ha föranletts av att man låtit bankkommitténs yttrande gå ut på remiss, och på basis av denna remissbehandling skulle riksdagen lättare kunnat bilda sig en föreställning om vad slags affärsbank som skall tillskapas, om det är en affärsbank som skall drivas efter helt nya riktlinjer eller om det är fråga om en affärsbank som i fri konkurrens med övriga banker skall kunna utöva ett reglerande inflytande på kreditmarknaden och hindra eventuella missbruk som kunna uppkomma. Denna senare uppgift har i viss mån, om också i mycket liten skala, fyllts av de statsägda eller statskontrollerade affärsbanker som redan finnas. Ett sådant syftmål har jag för min del fullständig förståelse för, och jag skulle i och för sig inte ha den ringaste anledning att yrka avslag på inrättandet av en sådan statlig affärsbank. Mina anmärkningar mot denna proposition och vad som gör att jag sålunda biträder reservationen, som ju gäller punkten I. i utskottets utlåtande

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

de, är den oklarhet och otydlighet som vidlåda propositionen och den omständigheten, att jag inte kunnat bibringas den uppfattningen att en sådan brådska är erforderlig att inte detta ärende kunnat bringas inför riksdagen i ett betydligt bättre förberett skick. Det är möjligt att om finansministern sagt ut vad han verkligen menat, skulle meningsskiljaktigheterna blivit mycket större. Men måhända är det precis lika troligt, och kanske ännu troligare, att vi då skulle sluppit några meningsskiljaktigheter alls. Jag vågar inte profetera på den punkten, men jag förmodar att finansministern kommer att säga någonting också i denna kammare, och då förmodar jag att vi få någon klarhet i detta avseende.

Såsom frågan lagts upp och förberetts måste jag, herr talman, även om jag inte alls är motståndare till en statlig affärsbank, yrka bifall till reservationen, ty någon klarhet tycker jag att vi höra ha i riksdagen, innan vi gå att fatta beslut.

Herr ELOFSSON, GUSTAF: Herr talman! Då jag suttit med i 1945 års bankkommitté, som haft denna fråga under utredning, skall jag be att få säga några ord.

Det är klart att man kan säga, att de bankinrättningar som redan finnas i vårt land räcka till för att tillgodose det svenska folkets behov och att man därför inte bör instifta nya banker; det är ett påstående, som naturligtvis i viss mån kan äga sin riktighet. Men det är väl också en annan sak som vi få tänka på här. Man säger från statsmakternas sida, att man vill ha kontroll på det enskilda näringslivet, så att det inte sätter räntesatserna högre än vad nöden kräver. Jag vänder mig här särskilt till statsutskottets ordförande, när han säger att någon anmärkning mot det nuvarande kreditväsendet inte föreligger. På den punkten kanske inte alla dela den uppfattning, som statsutskottets ärade ordförande har. Jag vill inte påstå att det nuvarande banksystemet på något sätt har missköts. Men man har dock kunnat konstatera, att bankerna vid tillfäl-

len då det lämpat sig varit angelägna att sätta räntesatserna litet högre än vad som borde ske. Jag vill bara anföra ett exempel.

Regeringen har stipulerat tillsammans med riksdagen att det skall vara pris- och lönestopp. Men hur är det med räntan — har den inte stigit, herr finansminister, under den sista tiden? Alla vi som behöva låna pengar veta, att det har skett en dold räntehöjning. Jag trodde att statsutskottets ärade ordförande också hade fått detta klart för sig. Jag gjorde för min del en förfrågan hos en bank om hur bankerna använde dessa pengar som man fick in i merränta. Jag fick då det häpnadsväckande svaret, att man gav de stora insättarna litet högre ränta. Men, mina damer och herrar, tro ni inte att också de små insättarna behöva en bättre ränta på sitt kapital? Den bankdirektör som jag talade med uppgav, att för personer som insatte 50 000 kronor och däröver tillämpades den högre räntesatsen. Men det är inte människor från den samhällsgruppen som behöva låna pengar. De ekonomiskt sämst ställda, de som äro i behov av att låna pengar, få betala en högre låneränta, och den merränta, som på så sätt uppstår, tillföres de ekonomisk bäst ställda i landet. Det är med hänsyn till detta, herr talman, som jag har den inställningen att vi böra inrätta en statlig affärsbank. Den kommer inte att skilja sig mycket från de statskontrollerade banker, som vi ha nu. Staten äger 95 procent av Jordbrukarbankens aktier och hälften av Göteborgs Handelsbanks aktier. Vi ha alltså redan så gott som haft en statlig affärsbank.

Jag kan ju medge att finansministern borde ha skickat ut bankkommitténs utlåtande på remiss, men ärendet var väl av brådska natur, så att finansministern ansåg att han utan något remissförfarande kunde framlägga frågan för riksdagen.

Om man läser propositionen hastigt, kan man få den uppfattningen, att där inte sagts ifrån vilka direktiv som skola gälla för den nya affärsbanken, all-
denstund det skall uppdragas åt den

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

styrelse som kan komma att bli tillsatt att utforma riktlinjerna för bankens verksamhet. Men det står dock i den kungl. propositionen, att bank- och fondinspektionen skall utöva kontroll över det nya företaget. Det är väl ändå en garanti för att den nya statliga affärsbanken inte skall få andra direktiv än dem som banklagen föreskriver. Finansministern har dock naturligtvis, som även antytts, möjlighet att vid vilken tidpunkt som helst medan riksdagen är samlad framlägga förslag till den ändrade lagstiftning han kan finna nödvändig för denna statliga affärsbank. Men jag tror, herr talman, att med den situation, som vi ha på penningmarknaden för närvarande, komma vi, även om vi få denna statliga affärsbank, att behöva alla bankinrättningar som finnas i vårt land för att kunna tillgodose de kreditbehov som föreligga inom vårt näringsliv för att man skall kunna genomföra allt som avses att genomföras under den närmaste tiden.

När det gäller riksbankens avdelningskontor ute i bygderna, äro vi väl alla överens om att de böra fylla en annan uppgift än tidigare, vilket skulle kunna ske genom att de införlivades med denna statliga affärsbank. När för en del år sedan riksbankens kontor kommo till ute i bygderna, var läget inom näringslivet ett annat än i dag, och man kan nog säga att avdelningskontoren under denna tid varit till gagn för näringslivet och fungerat bra. Men jag tror att tiden är inne nu att göra en omorganisation av riksbanken på detta område. Det skulle då mycket väl kunna ske, som finansministern också föreslagit, i samband med inrättandet av denna statliga affärsbank.

Det står i utskottsutlåtandet tydligt uttalat, att riktlinjerna för bankens rörelse när de blivit utarbetade skola föreläggas riksdagen. Däri ha vi väl, om vi nu fatta ett principbeslut om att man skall instifta denna bank, en garanti för att frågan kommer upp här i riksdagen på nytt, och vi kunna då närmare diskutera de punkter, som man nu vänder sig emot.

Inom bankkommittén var man av den åsikten, att de fonder som vi ha i vårt land, såsom egnahemslånefonden och bostadslånefonden för att nämna ett par, självklart borde överföras till den statliga affärsbanken. För närvarande är det så, att egnahemslånefonden förvaltas av ett särskilt ämbetsverk och utbetalningarna från bostadslånefonden gå genom vissa av riksbankens avdelningskontor. Men det är självklart, att genom en statlig affärsbank med ett nät omspännande hela vårt land skapas möjligheter att bättre tillgodose allmänheten.

Jag är inte rädd för att inrättandet av denna bank kommer att ha någon ogynnsam inverkan på det privata bankväsendet. Med den skicklighet varmed de privata bankerna skött sin verksamhet och med det tillmötesgående som de alltid visat folk, som behöver anlita dessa banker, tror jag att de även i fortsättningen komma att få behålla den part av krediterna som de haft hittills. Om så inte skulle ske, är det uppenbart att det från dessa bankers sida måste ske en viss anpassning — det kan vara saker och ting som behöva ändras. Kan den statliga affärsbanken bidra till att räntesatserna i vårt land bli jämna, anser jag att en stor uppgift har fyllts genom inrättandet av en statlig affärsbank.

Herr statsrådet **WIGFORSS**: Herr talman! Eftersom jag fått en direkt hemställan från herr Bergvalls sida att klargöra vad han anser vara oklart i propositionen, skall jag gärna försöka göra det.

Jag tror att oklarheten sammanhänger med att man velat i propositionen läsa in vad som inte finns där. I praktiken innebär propositionen ingenting annat än att vi utvidga den redan existerande statliga affärsbanken, Jordbrukarbanken, genom att till den föra en del av Göteborgs handelsbanks och en del av riksbankens avdelningskontor, som man vill runda av kontorsnätet med för att få en över hela landet verkande bank. Detta är i grund och botten den praktiska

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

anledningen till att propositionen lades fram nu. Detta kombinerades emellertid, eftersom hela denna operation förberetts av folk som suttit i bankkommittén, med ett uttalande om att detta skulle bli en statlig affärsbank. Det är här egentligen bara en strid om ord. Vi ha redan haft en statlig affärsbank. Detta blir bara en större sådan. I bankkommitténs utlåtande hade emellertid olika meningar förts fram om de riktlinjer, efter vilka statsbanken, vare sig den var större eller mindre, skulle utöva sin verksamhet. I det läget var det nödvändigt för regeringen att antingen ta ståndpunkt till dessa olika meningar och omedelbart uttala sig om dem eller att skjuta på hela diskussionen om dessa olika meningar.

Ingen kan väl förvåna sig över att regeringen med den korta tid som stått till buds och, jag skulle vilja säga, med hänsyn till de mycket besvärliga problemen som rullas upp, om man skulle försöka dra upp några särskilda riktlinjer för denna statsbanks verksamhet, intagit den ståndpunkten, att dessa ting icke voro mogna för avgörande. Ett skäl, som därvid för mig varit tungt vägande, är — det vill jag öppet förklara för herr Bergvall — att jag inte har någon bestämd mening om efter vilka regler en sådan statens bank i en kanske långt avlägsen framtid skall utöva sin verksamhet. Det heter därför i propositionen: »I fråga om grunderna för bankens rörelse ha — såsom i det föregående framhållits — delade meningar rätt inom kommittén. Problemet synes böra beaktas vid de fortsatta utredningarna, men i huvudsak torde det icke vara möjligt att annorledes än på grundval av erfarenheterna från bankens rörelse taga ställning till spörsmålet.» Detta betyder sålunda, att man på de punkter, där det råder delade meningar, uppskjuter sitt ståndpunktstagande.

Det är i detta uttalande om uppskov med ståndpunktstagandet som man tydligen på vissa håll i riksdagen försöker lägga in något slags dunkla planer, som man redan från början vill gardera sig mot. Men är det inte tids nog att gar-

dera sig mot dessa planer — om det finns några sådana — när de läggas fram för riksdagen, vilket jag vill hoppas skall kunna ske redan vid början av nästa års riksdag?

Hela talet om dunkelheten beror alltså på att man i detta uttalande tolkar in någonting annat än vad som där står skrivet. Vad som där står är ingenting annat än att regeringen å sin sida uppskjuter ett ställningstagande, till dess saken har hunnit bli närmare övervägd.

Under sådana förhållanden förefaller det mig, som om hela denna diskussion kan anses vara ganska onödig och som om riksdagen utan något betänkande skulle kunna följa majoriteten i statsutskottet.

Herr BERGVALL (kort genmäle): Herr talman! Jag kan efter finansministerns anförande konstatera, förmodar jag, att man inom regeringen inte ens tagit ställning till den grundläggande frågan, huruvida när det gäller den affärsmässiga delen av rörelsen denna statliga bank skall få konkurrera på samma grunder som de övriga bankerna. Är det förhållandet, måste jag säga, att det råder en mycket stark kontrast mellan herr Heiding och finansministerns yttranden. Herr Heiding sade att på den punkten var man på det klara, men finansministern säger, om jag fattat honom rätt, att även denna fråga hålles öppen.

Herr statsrådet WIGFORSS: När jag säger, att denna fråga hålles öppen, betyder det att hittills gällande regler för alla bankers verksamhet måste tillämpas, till dess riksdagen antagit andra regler.

Herr MANNERSKANTZ: Herr talman! Debatterna ha varit långa här i dag, och jag hade inte tänkt förlänga dem, men den ärade ledamoten av bankkommittén, herr Elofsson, fällde ett par yttranden, som jag anser vara direkt felaktiga och som jag anser böra rättas till.

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

Herr Elofsson menade att räntorna hade stigit och att detta utgjorde ett skäl, varför man nu varit angelägen att inrätta en statlig affärsbank, som skulle kunna konkurrera med övriga banker, för att dymedelst förhindra en räntestegring. Som herr Elofsson vet, ha inte räntorna stigit över hela linjen. När det gäller vissa ganska långa, fasta och ganska stora krediter — bl. a. sådana som stora kommuner i vissa fall kunna få — har en viss favörränta utgått. Men efter de mycket enträgna direktiv som under senare år kommit från statsmakterna, enkannerligen från finansdepartementet, om att kreditgivningen måste skäras ned, ha dessa favörräntor, allteftersom lånetiden har gått ut, justerats till den gällande räntesatsen. Det är alltså inte så, som herr Elofsson vill göra gällande, att när vi människor i allmänhet komma och vilja låna pengar, så har man höjt räntan, utan den är helt oförändrad.

Vidare försöker herr Elofsson bibringa kammarrens ledamöter den uppfattningen, att de stora insättarna skulle få en högre ränta än de små insättarna. I själva verket är det ju tvärtom. Det är ju så, att de stora insättarna oftast begagna sig antingen av checkräkning eller uppsägningsräkning. I det fallet ha bankerna i allmänhet förvarat pengarna utan att ge någon som helst ränta åt insättarna, och så är det i stort sett fortfarande — i vissa speciella fall har man kanske givit en halv procents ränta på uppsägningsräkning. Men de små insättarna, som ha sina pengar på sparkasseräkning eller på kapitalräkning, få ju sina 2 procent på pengarna, och det finns inte några andra som få mera. Även i det avseendet är alltså herr Elofssons uttalande oriktigt.

För att hjälpa den lånesökande allmänheten behövs det inte någon statlig affärsbank. Det finns visserligen någonting som heter Bankföreningen, där man har träffat överenskommelser om ett visst samarbete, men eljest äro ju bankerna konkurrerande företag, och denna konkurrens kommer att fortsätta, så länge det får finnas enskilda bankföre-

tag här i landet. Det är allmänt omvittnat, och det framhöll ju även herr Elofsson, att dessa banker med sin goda service visa tillmötesgående och vänlighet gentemot den lånesökande allmänheten. Men om vi komma så långt, att det endast får finnas en statsbank, kan allmänheten inte vänta att bli lika vänligt bemött utan då blir kanske bemötandet likadant som det man, enligt vad många anse, röner i postens luckor, och då kanske det inte blir så roligt att vara lånesökande.

Av bl. a. dessa skäl ansluter jag mig, herr talman, till reservationen.

Herr JOHANSSON, JOHAN BERNHARD: Herr talman! Vad statsrådet nyss anförde bekräftar till fullo vad både herr Bergvall och undertecknad framhållit, nämligen den oklarhet som råder i propositionen i fråga om den ståndpunkt som departementschefen där intagit.

Statsrådet säger, att frågan inte ännu är mogen för avgörande och att han inte tagit eller kan taga någon bestämd ställning. Han vill uppskjuta sitt ståndpunktstagande, till dess utredningen sagt sin mening.

När vi nu beskyllas för att ur propositionen vilja utläsa någonting annat än vad som där står skrivet, skulle jag vilja be kammarrens ledamöter att gå till departementschefens hemställan och se vad den innehåller. Där hemställer alltså statsrådet om att riksdagen måtte godkänna de allmänna riktlinjer, som han angivit för inrättandet av en statlig affärsbank.

Det är mot detta som vi rikta oss. Det finns inga allmänna riktlinjer angivna i propositionen. På punkt efter punkt diskuterar departementschefen eventuella uppgifter, men säger att ståndpunkt därtill inte nu kan tagas, eller att det får ankomma på en blivande utredning att göra det. Då mena vi, att om det hela är så oklart, är det för mycket begärt att vi skola säga, att vi godkänna de allmänna riktlinjerna för inrättandet av denna statliga affärsbank.

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

Efter finansministerns anförande har enligt min mening reservanternas motivering vunnit ökad styrka.

Herr Elofssons påstående, att bankerna skulle ge de större insättarna en högre ränta än de små insättarna, har ju redan bemötts av herr Mannerskantz. Herr Elofssons oriktiga uppfattning beror tydligen på att han inte uppmärksammat, att räntan växlar, beroende på hur en insättare vill disponera sina pengar. Den, som har pengar på checkräkning, kan få ut dem ögonblickligen, och det är klart att han inte kan få lika hög ränta som den, som har pengarna innestående med flera månaders uppsägning. I det fallet har herr Elofsson uppenbarligen blivit felaktigt underrättad. Jag har haft åtskilligt med bankverksamhet att göra och känner till dessa saker, men jag har aldrig förnummit, att det skulle vara så som herr Elofsson här gör gällande. Det skulle vara intressant att veta från vilken bank herr Elofsson fått dessa uppgifter.

Jag kan till sist inte annat än uttala min förvåning över att herr Heiding och herr Elofsson så reservationslöst kunnat ansluta sig till utskottets hemställan på så lösa grunder.

Jag ber att få vidhålla mitt yrkande.

Herr ELOFSSON, GUSTAF: Herr talman! När herr Mannerskantz säger, att det kommit direktiv från statsmakterna om en inskränkning av kreditgivningen, skulle jag vilja fråga herr Mannerskantz, om det inte finns några andra möjligheter att stoppa kreditgivningen än genom att höja räntan. Man kan väl från bankens sida säga, att man inte lånar ut pengar, men får man bara högre ränta, så går det att låna ut.

Jag skulle kunna anföra många exempel för att belysa, hur det verkligen ligger till, men jag behöver inte gå längre än till mig själv. Jag har själv ett lån, på vilket jag har fått räntan höjd. Jag skulle vilja fråga, varför jag har fått förhöjd ränta på detta lån, men det är ett amorteringslån, och jag har fått en halv procents högre ränta.

Jag har till finansministern personligen en gång ställt frågan, hur det är möjligt att man från regeringens sida kan deklarera pris- och lönestopp och med vetskap om att räntan stiger inom affärslivet ändå inte göra någonting åt detta förhållande. Finansministern svarade den gången, att regeringen hade den saken på känn och följde utvecklingen med uppmärksamhet.

Nu har jag inte sagt detta för att framtinga en affärsbank, men när statsutskottets ordförande säger, att inga som helst skäl föreligga för att inrätta en statlig affärsbank, har jag velat anföra dessa exempel. Den, som vill ha mera talande exempel, kan ju gå tillbaka till tiden före krisuppgörelsen 1933 och fråga vilka räntesatser som då tillämpades, innan man från regeringens sida satte stopp för den höga räntan.

Herr Johan Bernhard Johansson förvånade sig över att herr Heiding och jag så reservationslöst biträtt regeringens förslag. Till svar på detta vill jag säga, att om det hade gällt att utbyta den privata bankrörelsen mot en statlig affärsbank, skall jag öppet och ärligt deklarera, att jag skulle ha stridit mot en sådan anordning, så länge jag hade kunnat. Här gäller det emellertid att upprätthålla en statens affärsbank i konkurrens med de privata bankerna. Därigenom har man enligt mitt förmenande inte på något sätt lagt något hinder i vägen för den privata bankrörelsens utveckling.

Jag vill även framhålla, att jag är emot statliga ingripanden i det enskilda näringslivet. Men här är det inte fråga om något sådant statligt ingripande, utan det statliga företag, som vi i dag skola besluta om, har till uppgift att konkurrera med den privata bankrörelsen. Jag har talat med personer i bankernas ledning, däribland chefen för Handelsbanken direktör Browaldh, och de ha sagt mig, att de inte äro rädda för den fria konkurrensen inom näringslivet, om de bara få behålla de rättigheter som de ha. Då därtill kommer att denna bank, vilket finansministern även framhöll, skall stå under bank-

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

och fondinspektionens kontroll, kan väl ändå ingenting ske, förrän riksdagen givit denna statliga affärsbank andra direktiv. Då anser jag det vara tid att ingripa, om några missförhållanden skulle uppstå.

Herr VELANDER: Herr talman! Jag hade inte avsett att deltaga i denna debatt, men de uttalanden, som här gjorts från statsrådsbanken, ge mig anledning att framställa en fråga.

Finansministern medger, att det förhåller sig på det sättet, att regeringen inte har tagit någon som helst ståndpunkt till de riktlinjer, efter vilka den nya bankens verksamhet skall bedrivas. Finansministern konstaterar vidare, att detta är ett mycket svårt problem, men, säger han, riksdagen skall givetvis få ta ställning till dessa riktlinjer och det sannolikt redan vid nästkommande års riksdag.

Detta föranleder den frågan från min sida: Om regeringen är så odeciderad, när det gäller riktlinjerna för denna banks verksamhet, varför skickar man då inte ut bankkommitténs betänkande på remiss, så att regeringen kan få även nya synpunkter på problemet, när den slutligen finner anledning att närmare överväga de avsedda riktlinjerna? När hela frågan så kommer upp till nästa års riksdag, blir riksdagen i tillfälle inte bara att säga ifrån, huruvida banken enligt dess mening skall komma till stånd eller ej, utan även, om man anser att den bör inrättas, att ange riktlinjerna för dess verksamhet. Vad är det sålunda, som hindrat, att denna fråga, i stället för att den nu delats upp, har förelagts riksdagen i sin helhet nästa år?

Eftersom jag ändå har ordet, vill jag gärna säga, att det föreföll mig, som om herr Elofsson varit något för snabb i sina slutsatser. Han säger, att, om det hade varit meningen att begränsa det nuvarande bankväsendets organisation till förmån för den nya statsbanken, som ju enligt finansministerns utgångspunkter och efter vad vi alla förstå skall bli en ny stor bank, skulle herr Elofs-

son ha kämpat, så länge han hade kunnat, för att förhindra att banken komme till stånd. Det är väl ändå så, att bankkommittén visserligen förutsätter, att i princip det totala kreditväsendets organisationsapparat inte bör vidgas. Men, om man här går in för att inrätta en ny, jag kanske skall säga, storbank med ett hela landet omspannande kontorsnät, och bankväsendets totala organisationsapparat inte vidgas, måste inte då konsekvensen bli ett beskärande av de redan i verksamhet varande bankernas organisationsapparat och vad därmed sammanhänger?

Det är många spørsmål, som borde erhålla ett svar, innan beslut fattas om den nya bankens inrättande!

Herr statsrådet WIGFORSS: Herr talman! Jag får väl svara på herr Velanders fråga, och jag vill då först säga, att det är praktiska omständigheter som här spelat in.

Under vårens lopp visade det sig, att en möjlighet förefanns att lösa det mycket invecklade problemet, hur statens intressen i både Jordbrukarbanken och i Göteborgs handelsbank skulle kunna kombineras på ett tillfredsställande sätt. Det skulle kunna ske genom en försäljning, som vi alla nu känna till, av Göteborgs handelsbank till Skandinaviska banken. Men en sådan försäljning hade från de synpunkter, som jag har att företräda, nämligen att den statliga bankverksamheten skall vara så lämpligt anordnad som möjligt, icke rimligen kunnat komma till stånd. I alla händelser hade det varit mycket tveklaktigt, om en sådan försäljning hade varit lämplig, såvida man icke samtidigt tagit upp frågan om en anslutning även av riksbankens avdelningskontor. Genom inrättandet av en dylik bank med kontor över praktiskt taget hela landet skulle stommen till en statens affärsbank vara lagd.

Eftersom nu förslaget från bankkommittén kom så sent, att det varit praktiskt taget omöjligt att skicka ut det på remiss och i tid få in remissvaren, så

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

att de kunnat föreligga samtidigt med propositionen om försäljning av Göteborgs handelsbank och om sammanslagning med riksbankens avdelningskontor, var det en praktisk nödvändighet att skjuta åt sidan de delade meningar, som inom kommittén kommit till uttryck rörande de regler, efter vilka den nya statsbanken skulle arbeta. Det är hela den enkla förklaringen, och det förefaller mig, som om det skulle vara alldeles tillräckligt för var och en, som inte önskar någon principförklaring från regeringens sida, att den icke vill överväga några som helst andra regler för denna stats affärsbank än som tillämpas inom det privata affärslivet.

Jag kan i detta sammanhang nämna att redan kravet, att villkoren skola vara lika, innebär en bindning som är synnerligen svår att genomföra. Bankkommittén själv säger, att det finns åtminstone ett område, där denna stats affärsbank icke kan konkurrera på lika villkor och icke bör göra det; den bör sålunda i största omfattning övertaga insättningar från stats affärsverksamhet. Det är inte fallet nu. Det kommer att finnas många sådana fall, där en generell förklaring, att villkoren skola vara lika och att banken skall skötas precis som en privat bank, antagligen inte kan tillämpas. Herr Eloffson t. ex., som annars förklarat att han för sin del önskar lika villkor, ansåg tydligen, och jag vill säga med visst fog, att om vi ha en stats affärsbank och dessutom en riksbank och en riksdag, som önskar hålla räntan nere, så är det väl ganska rimligt, om alla medel i samhällets hand — alltså även den statliga affärsbankens verksamhet — användas för att nå detta mål. Ett enskilt bankföretag måste naturligtvis handla med syftet att skaffa sig största möjliga vinst, men en stats affärsbank kan icke obetingat och under alla förhållanden följa den principen, utan får under vissa omständigheter ta hänsyn till vad som är mest gagneligt för hela det ekonomiska livet.

Alla sådana skäl göra, att det icke kan vara rimligt att i detta ögonblick proklamera den principen, att det icke får

finnas någon skillnad mellan en stats affärsbank och de enskilda bankerna. Jag skulle för min del mycket gärna vilja uttala, att jag inte tror att det till en början kommer att bli några stora skillnader mellan skötseln av en statlig affärsbank och av en enskild bank, men jag vill hålla möjligheten öppen för att på grund av erfarenheter, som man gör i fråga om vilka uppgifter en stats affärsbank på den ena eller andra punkten kan fylla, föreslå riksdagen att ge denna statliga bank uppgifter i ett eller annat hänseende, som icke åvila de enskilda affärsbankerna.

Herr WEHTJE: Herr talman! Jag är förekommen av herr Velander, men jag skall be att på några punkter få föra diskussionen något litet längre.

Det förhåller sig dock så, att bankkommittén har arbetat under flera år och först denna vår avlämnat sitt betänkande, varefter finansministern utan att på vanligt sätt höra lämpliga remissinstanser framlägger en proposition i denna fråga, som egentligen inte tar ställning till bankkommitténs förslag utan endast tar sikte på de rent praktiska åtgärder kommittén har tänkt sig för att sammanfoga Jordbrukarbanken, Göteborgs handelsbank och vissa av riksbankens avdelningskontor. Man räknar alltså med att riksdagen med ledning av den mycket knapphändiga propositionen skall besluta genomföra banksammanslagningarna och omorganisera riksbanken, och inte förrän det är gjort, skall man föreslå riksdagen efter vilka principer den sålunda nybildade statliga affärsbanken skall arbeta. Det kan ju inte undgås att styrelsen för den nya statliga banken — i samråd med riksbanken, som det heter — kommer att tvingas ta ställning till en hel del spørsmål på ett sätt, som binder riksdagen vid dess fortsatta prövning av hela denna fråga.

Jag kan inte förstå det rimliga i att ärendet skall forceras på detta vis. Finansministern säger i sin proposition endast, att han finner skäl tala för att man bildar en statlig affärsbank, men

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

vilka dessa skäl äro anges inte. Vi ha ju hört i diskussionen här, att man har olika uppfattning på den punkten. En ledamot av kammaren, som har skrivit under bankkommitténs utlåtande, börjar nu tala om att det eventuellt kan finnas sakliga skäl för att starta denna större statliga affärsbanksrörelse. Diskussionen har här rört sig om rântan, men i kommitténs betänkande vitsordas dock, att det inte kan anses styrkt att bankerna vid sin kreditgivning ha föreskrivit oskälliga villkor. I betänkandet har också sagts ifrån, att man måste som obestyrkt beteckna påståendet att affärsbankerna visat brist på objektivitet vid beviljandet av krediter. Vidare har i betänkandet uttalats, att bankernas maktställning inte är av sådan art, att man kan använda den som motiv för ett förslag att bilda en statlig affärsbank. Såsom det säges i betänkandet, får man hänvisa till praktiska och psykologiska skäl för att motivera att vi nu skola gå in för att bilda en statlig affärsbank.

Oklarheten är mycket stor, och finansministerns uttalanden här ha inte varit ägnade att skingra den. Själv säger han, att han inte har tagit ställning till frågan om efter vilka principer verksamheten skall bedrivas, och då är det naturligtvis inte heller gärna möjligt för andra att bilda sig någon klar och bestämd uppfattning.

Också i statsutskottet har det tydligen rått en viss oklarhet. Det heter i utlåtandet: »Enligt utskottets mening innebär det av bankkommittén framlagda och av departementschefen tillstyrkta förslaget den bästa lösningen.» Och sedan talar man om principerna. Men departementschefen har ju, såsom han här i kväll har förklarat, inte tagit ställning till bankkommitténs förslag i annan mån än att vi få veta, att Jordbrukarbanken — som skall utgöra stommen i den statliga affärsbanken — tills vidare skall driva sin verksamhet på samma sätt och på liknande villkor som tidigare. Men när det kan bli tal om att göra några avvikelser därifrån, vill han inte yttra sig om.

Utskottet säger vidare, att eventuella särbestämmelser om grunderna för den

nya affärsbankens rörelse och övriga detaljspörsmål skola behandlas vid nästa års riksdag. Detta är någonting helt annat än vad herrar Heiding och Elofsson här ha uttalat vid sin anslutning till statsutskottets förslag, ty de ha som sin mening framhållit att den statliga affärsbanken skall arbeta på samma villkor som de enskilda affärsbankerna.

Med tanke på den oklarhet som råder, herr talman, då man kräver att riksdagen skall fatta ett principbeslut utan att veta vilka principer det gäller, kan jag inte förstå annat än att det hade varit rimligt, om finansministern skjutit på hela denna sak till dess man kunnat lägga fram riktlinjer så klara, att ingen behövt tala om att man har anledning att räkna med några avsikter som inte kommit till klart uttryck. För närvarande är dunkelheten i sanning mycket stor.

Jag skall, herr talman, inte längre argumentera i denna sak, utan ber att som min mening få uttala, att reservationens linje är den, som riksdagen i dag bör följa.

Herr DOMÖ: Herr talman! När man läste finansministerns proposition, undrade man vad som i själva verket var meningen.

Finansministern hemställer i propositionen, att riksdagen skall ta ställning till riktlinjerna för den nya, omfattande statliga affärsbanken, men han har inte själv tagit ståndpunkt till frågan om grundprinciperna. Det heter endast: »Problemet synes böra beaktas vid de fortsatta utredningarna, men i huvudsak torde det icke vara möjligt att annorledes än på grundval av erfarenheterna från bankens rörelse taga ställning till spörsmålet.» Man undrade hur i all världen det varit möjligt för departementschefen att under sådana förhållanden hemställa att riksdagen måtte — jag citerar — »godkänna de av mig i det föregående förordade allmänna riktlinjerna för inrättandet av en statlig affärsbank». Det är fullständigt obegripligt att man begär godkännande av principer, som man inte har lagt fram.

Ang. inrättande av en statlig affärsbank m. m.

Jag kunde inte få något sammanhang i funderingarna om detta, men efter finansministerns senaste anförande här i kammaren måste jag säga att det står ganska klart för mig vad det här är fråga om. Meningen är inte alls att man skall inskränka sig till att skapa en stor statlig affärsbank, som på ungefär samma villkor som de andra bankerna skall handha en uppgift i penningväsendet, utan vad man syftar till är att åstadkomma ett organ för staten med speciella uppgifter för att styra utvecklingen dit-hän man vill. Statens inflytande vidgas på olika områden. Här skymtar man ett grepp över en stor del av vårt näringsliv via bankerna. Man vill tränga undan de övriga bankerna och ta en större del åt staten. Redan detta strider mot den uppfattning, som har bibringats en stor del av dem som här yttrat sig och även biträtt utskottets förslag. Hur man efter finansministerns senaste förklaring kan, som herr Elofsson, ansluta sig till utskottets utlåtande, fastän man inlägger en helt annan betydelse än finansministern i inrättandet av denna statliga bank, är för mig obegripligt.

Det återstår bara att konstatera, att det här rör sig om en på lång sikt ytterst ingripande åtgärd. Man skapar till att börja med en bank, som sakta och försiktigt skall treva sig fram, så får man se varthän man vill komma, och sedan utnyttjas denna bank i lämpliga tider som ett instrument för att åstadkomma den kontroll, som man tydligen från finansministerns sida inte vill avstå från att utöva över det näringsliv, som finns i detta land. Vi ha här att göra med en foljdriktig utveckling av finansministerns strävanden i det hänseendet. Om detta må man döma hur man vill — jag har min oförgräpliga mening därvidlag — men jag vill här endast belysa vad det nu i själva verket rör sig om. Det gäller någonting helt annat än att bilda en statlig affärsbank i vanliga former. En sådan bank har man redan i och med den förstärkning och utvidgning av Jordbrukarbanken, som alla äro eniga om.

Jag har, herr talman, velat göra dessa

reflexioner trots att jag fuller väl vet, att ett troget majoritetsparti — understött också av andra delar av riksdagen — kommer att fullgöra sin uppgift och genomtrumfa Kungl. Maj:ts förslag. För min del betraktar jag detta som ett ganska olyckligt steg, särskilt sedan man genom finansministerns anförande nyss fått klart för sig vad saken i själva verket gäller.

Jag hemställer om bifall till reservationen.

Herr statsrådet WIGFORSS: Inte för att det är mycket lönt att ta upp denna diskussion även med herr Domö, men jag skall kanske ändå upprepa den förklaring jag gett om min personliga uppfattning.

Tills vidare ser jag inte någon anledning för den statliga affärsbanken att arbeta efter andra linjer än de enskilda bankerna, men jag finner det alldeles självklart — och det var tydligen detta tillägg som oroade herr Domö — att lika väl som riksdagen genom riksbanken och sina övriga organ vill utöva ett visst inflytande över näringslivet, så kommer utan tvivel också en statens affärsbank att av riksdagen betraktas såsom ett naturligt hjälpmedel för att föra den politik, som riksdagen gillar. Om nu riksdagen skulle gilla att man försöker hålla nere räntorna i stället för att höja dem — som herr Domö vill — skulle det då verkligen kunna vara något skrämmande för någon medborgare i detta land, att staten även på den punkten söker att med hjälp av denna affärsbank föra en ekonomisk politik, som syftar till att hålla räntorna för näringslivet så låga som möjligt? Jag tror att herr Domö bör söka finna lämpligare medel, om han vill skrämma denna kammars ledamöter.

Herr MANNERSKANTZ: Herr talman! Innan vi lämna detta ämne, skulle jag vilja fråga finansministern om en sak.

Han sade i något av sina anföranden, att skälet till att han inte kunnat

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

göra så, som man anser vara naturligt — nämligen att skicka ut bankkommitténs förslag på remiss och sedan till nästa år lägga fram ett förslag för riksdagen på det sätt som är brukligt — skulle vara, att fråga uppkommit om försäljning av Göteborgs handelsbank och förstärkning av Jordbrukarbankens aktiekapital. Då frågar jag: Vad är skälet till att denna frågas behandling blev så forcerad? Kom initiativet beträffande Göteborgs handelsbank från finansdepartementet eller från Skandinaviska banken? Jag tror mig veta, att initiativet inte kom från det sistnämnda hållet, och därför skulle det vara bra att nu få höra vad det var som forcerade fram denna bankaffär, som sedan har tagits till orsak för att gå ifrån det vanliga sättet att framlägga förslag för riksdagen, nämligen i färdigutrett skick.

Herr DOMÖ: Herr talman! Finansministern gjorde saken lätt för sig genom att hänvisa till att den statliga affärsbankens uppgift skulle vara att hålla räntan låg. Så enkelt är det väl inte. Om banken skall få någon betydelse i den mening, som finansministern avser, måste den väl bli ett medel att på helt annat sätt ingripa på kreditgivningens område. Det blir för övrigt kanske inte så lätt för den nya banken att, oberoende av rörelserna ute i världen, föra en räntepolitik som alltid kan vara »behaglig». Det kan hända att bankens verksamhet leder till vissa risker för att inte räntorna kunna bli så låga, som ett visst läge eljest skulle medge.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen enligt de därunder förekomna yrkandena gjorde propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu ifrågavarande punkten hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Johansson, Johan Bernhard*, begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 154 punkten I, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Johansson, Johan Bernhard*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 93;

Nej — 36.

Därjämte hade 2 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Punkten II.

Utskottets hemställan bifölls.

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 38, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningskatt å spritdrycker, jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 28 januari 1949 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 24, hade Kungl. Maj:t, un-

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

der åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningsskatt å spritdrycker.

Kungl. Maj:ts berörda förordningsförslag innebar, att bestämmelserna rörande omsättnings- och utskänkningsskatten å spritdrycker — vilka av riksdagen plägat antagas för ett år i sänder och för närvarande gällde intill utgången av juni månad 1949 — skulle äga fortsatt giltighet under tiden den 1 juli 1949—den 30 juni 1950.

I anslutning till detta förslag hade i samma proposition till behandling upptagits frågan om fortbeståndet för tiden efter juni 1949 av de vid 1948 års riksdag beslutade skärpningarna på den indirekta beskattningens område.

Till utskottet hade hänvisats åtskilliga motioner, vilka i detta sammanhang påkallade uppmärksamhet.

I de likalydande motionerna I: 218 av herrar *Öhman* och *Norling* samt II: 272 av herr *Hagberg* i Luleå m. fl. hade hemställts, att riksdagen måtte besluta upphäva de vid 1948 års riksdag antagna förordningarna om skatteskräpning på tobaksvaror, spritdrycker, vin, maltdrycker, läskedrycker, nöjen, chokladvaror, kemisk-tekniska preparat m. m., bensin, brännoljor, totalisatormedel, tipsmedel, lottsedlar och papper.

I de likalydande motionerna I: 232 av herr *Näsgård* m. fl. och II: 295 av herr *Jonsson* i Skedsbygd m. fl. hade hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 24 måtte besluta avskaffa tilläggsskatten å bensin och brännoljor från och med den 1 juli 1949.

I de likalydande motionerna I: 233 av herr *Carl Eric Ericsson* m. fl. och II: 298 av herr *Birke* m. fl. hade hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 24 måtte

upphäva förordningarna om tillfällig skatt å bensin och brännoljor för drivande av automobil (SFS 1948: 81—83) från och med den 1 juli 1949.

I de likalydande motionerna I: 298 av herr *Bergvall* m. fl. och II: 379 av herr *Ohlin* m. fl. hade hemställts — förutom om viss sänkning av den statliga inkomstskatten — att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa, att Kungl. Maj:t måtte omedelbart vidtaga åtgärder för bensinransoneringens avskaffande.

Utskottet hade i det nu föredragna betänkandet — med förmälan, bland annat, att utskottet däri icke tagit slutlig ställning till motionerna I: 218 och II: 272, såvitt fråga vore om upphävande av pappersskatten, samt beträffande motionerna I: 298 och II: 379 till slutlig granskning endast upptagit yrkandet rörande bensinransoneringens omedelbara avskaffande — hemställt,

A) att riksdagen måtte, med godkännande av Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 24,

1) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningsskatt å spritdrycker,

2) förklara sig icke hava något att erinra emot ett bibehållande under nästkommande budgetår av de år 1948 vidtagna skärpningarna i den indirekta beskattningen m. m., avseende, såvitt nu vore fråga:

- a) beskattningen av vin,
- b) beskattningen av maltdrycker,
- c) beskattningen av läskedrycker,
- d) beskattningen av tobaksvaror,
- e) nöjesskatten,
- f) varuskatten,
- g) beskattningen av bensin och brännoljor,
- h) statsverkets andel i totalisator-, tips- och lotterimedel, i den mån annat ej följde av vad innevarande års riksdag beslutat i fråga om fördelningen av totalisatormedlen; samt

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

B) att följande motioner, nämligen:

de likalydande motionerna I: 218 av herrar Öhman och Norling samt II: 272 av herr Hagberg i Luleå m. fl., till de delar motionerna upptagits till behandling i nu föreliggande betänkande,

de likalydande motionerna I: 232 av herr Näsgård m. fl. och II: 295 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl.,

de likalydande motionerna I: 233 av herr Carl Eric Ericsson m. fl. och II: 298 av herr Birke m. fl.,

de likalydande motionerna I: 298 av herr Bergvall m. fl. och II: 379 av herr Ohlin m. fl., till den del motionerna upptagits till behandling i detta betänkande,

motionen II: 297 av herrar Åhman och Rosén samt

motionen II: 124 av herr Persson i Landafors m. fl.,

måtte, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet förut i betänkandet anfört och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Reservationer hade avgivits

I) av herrar *Velander, Wehtje, Niklasson, Jonsson* i Skedsbygd och *Hagberg* i Malmö, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa,

A) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 24 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas,

1) antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningsskatt å spritdrycker,

2) med bifall till de likalydande motionerna I: 232 av herr Näsgård m. fl. och II: 295 av herr Jonsson i Skedsbygd m. fl. samt de jämväl likalydande motionerna I: 233 av herr Carl Eric Ericsson m. fl. och II: 298 av herr Birke m. fl. dels besluta, att den gällande tilläggsbeskattningen av bensin och brännoljor skulle upphöra att gälla med utgången av juni månad 1949, dels ock i anslut-

ning därtill antaga under punkten infört förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 5 mars 1948 (nr 81) om tilläggsskatt å bensin, m. m.;

3) förklara sig icke hava något att erinra emot ett bibehållande under nästkommande budgetår av de år 1948 vidtagna skärpningarna i den indirekta beskattningen m. m., avseende, såvitt nu vore i fråga:

- a) beskattningen av vin,
- b) beskattningen av maltdrycker,
- c) beskattningen av läskedrycker,
- d) beskattningen av tobaksvaror,
- e) nöjesskatten,
- f) varuskatten,
- g) statsverkets andel i totalisator-, tips- och lotterimedel, i den mån annat ej följde av vad innevarande års riksdag beslutat i fråga om fördelningen av totalisatormedlen; samt

B) att följande motioner, nämligen:

de likalydande motionerna I: 218 av herrar Öhman och Norling samt II: 272 av herr Hagberg i Luleå m. fl., till de delar motionerna upptagits till behandling i nu föreliggande betänkande,

de likalydande motionerna I: 298 av herr Bergvall m. fl. och II: 379 av herr Ohlin m. fl., till den del motionerna upptagits till behandling i detta betänkande,

motionen II: 297 av herrar Åhman och Rosén samt

motionen II: 124 av herr Persson i Landafors m. fl.,

måtte av riksdagen lämnas utan åtgärd;

II) av herrar *Petrén, Sandberg, Kristensson* i Osby och *Persson* i Svensköp, vilka ansett, att utskottets yttrande bort lyda så, som i denna reservation angivits, och avslutas med en hemställan,

A) att riksdagen måtte — — — (= utskottet) — — — fördelningen av totalisatormedlen;

B) att riksdagen med anledning av de likalydande motionerna I: 298 av herr Bergvall m. fl. samt II: 379 av herr Ohlin m. fl. i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa, att Kungl. Maj:t måtte

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

omedelbart vidtaga åtgärder för bensinransoneringens avskaffande; samt

C) att följande motioner — — —
(= utskottet punkt B) — — — II: 298
av herr Birke m. fl.,

motionen II: 297 av herrar Åhman
— — — (utskottet punkt B) — — —
utan åtgärd.

Herr VELANDER: Herr talman! Bevillningsutskottets betänkande, som här skall bli föremål för övervägande, uppstår förslag om bibehållande under åtminstone ytterligare ett budgetår av samtliga de extra skatter av indirekt natur, med undantag av pappersskatten, som genomfördes vid nästlidet års riksdag.

Motiveringen är, såsom vid dessa skatters införande, den knapphändigaste tänkbara. Det talas inte längre om att det gäller att vidtaga åtgärder, som leda till en uppsugning och sterilisering av köpkraften. Därmed menades i fjol icke någonting, och uttalandet, som då be-tecknades såsom vilseledande, har icke upprepats. Departementschefen upprepar inte heller, att han för sin del inte kan förorda en beskattning av livsmedel och andra oundgängliga varor. Det måste ju för honom vara önskvärt att kunna lämna dylika deklarationer bakom sig. Departementschefen finner sig vidare inte böra särskilt understryka skatternas tillfälliga natur. Han säger ingenting därom, utan anser det vara tillräckligt att i anslutning till utgifts- och inkomstberäkningarna i statsverkspropositionen — som inklusive avkastningen av dessa skatter upptaga ett budgetöverskott av 721 miljoner kronor — dekretera, att det i rådande läge är ofrånkomligt att åvägabrinda en överbalansering av budgeten med minst sagda belopp. Betydelsen för den samhällsekonomiska balansen av en sådan överbalansering diskuteras inte på något sätt, liksom inte heller konsekvenserna av att överbalanseringen till sist måhända endast delvis uppnås. En alldeles särskild anledning till ett klarläggande därutinnan föreligger dock i den omständigheten, att departementschefen

för det löpande året med samma styrka förutsatt såsom minimum en överbalansering av 500 miljoner kronor, medan överskottet enligt numera verkställda beräkningar kommer att stanna vid ungefär $\frac{3}{5}$ av detta belopp, d. v. s. omkring 300 miljoner kronor.

Det måste väl för övrigt framstå såsom något konstlat och konstruerat att så bestämt som skett hävda, att överbalanseringen av budgeten måste uppgå till ena gången minst 500 miljoner kronor, andra gången minst 721 miljoner kronor och tredje gången måhända ett annat och lägre belopp. Till och med utskottsmajoriteten har funnit detta något stereotypiskt och överkligt. Den uttalar sålunda, att det visserligen enligt dess förmenande inte kan anses tillrådligt att för kommande budgetår avstå från den stabiliserande faktor, som en överbalansering av budgeten innebär, men att det självfallet kan vara föremål för olika meningar, i vilken utsträckning en sådan överbalansering bör eftersträvas.

Jag har noterat detta otvetydiga uttalande med tillfredsställelse, liksom jag också tagit fasta på folktidningsrepresentanternas inom utskottet i fjol med högerreservanternas inom utskottet i år helt sammanfallande uttalande, att beträffande överbalanseringen av budgeten någon viss summa inte kan på förhand uppställas såsom ett ofrånkomligt minimum, utan att beloppets storlek får bli beroende på prövningen av de olika förslag till skattehöjningar som föreligga.

För folkpartiet blev denna grundläggande inställning i fjol en handlingsnorm, ity att partiet då visserligen inte ville helt motsätta sig en betydande särskattning av motorismen — det var som bekant högerns linje, och den kunde naturligtvis inte följas av folkpartiet — men dock stannade vid att föreslå en extra bensinskatt av 10 öre per liter mot regeringspartiets 27 öre. Folkpartiets förslag skulle ha inneburit en reduktion med inemot 130 miljoner kronor av den av finansministern enligt det föregående såsom minimum angivna överbalanseringen för det löpande budgetåret, nämligen 500 miljoner kronor. Den fak-

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

tiska överbalanseringen, sådan den nu enligt mera exakta beräkningar kunnat fastställas, hade enligt detta förslag kommit att stanna vid cirka 200 miljoner kronor.

Man hävdade alltså i fjol, att överbalanseringen av budgeten måste utgöra minimum 500 miljoner kronor, och nu har det visat sig, att den i själva verket kommer att motsvara cirka 300 miljoner kronor. Om folkpartiets linje förra året blivit godkänd av riksdagen, skulle även dessa 300 miljoner kronor ha ytterligare minskats och överbalanseringen för det löpande budgetåret följaktligen ha stannat inte oväsentligt därunder eller vid pass 200 miljoner kronor.

Om folkpartiståndpunkten i fjol var riktig — och vem vågar väl dra detta i tvivelsmål? — vill jag ställa den frågan till partiets talesmän här i kammaren: Har vårt läge nu ur penningpolitisk och samhällsekonomisk synpunkt förändrats och försämrats på sådant sätt, att det måste framstå såsom alldeles ofrånkomligt, att överbalanseringen av budgeten för det kommande året måste uppgå till ett kanske tre eller fyra gånger högre belopp än som med fullföljande av folkpartiståndpunkten från i fjol skulle ha uppnåtts för det nu löpande budgetåret? För att om möjligt kunna förstå och bedöma folkpartiets uttalanden i motioner, i reservationer till utskottsbetänkanden och i andra sammanhang skulle ett mera adekvat svar på den frågan vara utomordentligt önskvärt.

Om svaret därtill blir sådant, att det kan verksamt bidra till ett klarläggande av spörsmålet, varför det ur samhällsekonomisk synpunkt måste anses vara av större, kanske av väsentligt större, betydelse att ett belopp av exempelvis 180 å 190 miljoner kronor tillföres statskassan genom en enligt alla partiers uppfattning i och för sig betänklig särbeskattnings av motorismen än genom en upplåning av motsvarande belopp i den öppna marknaden, så misstänker jag, att åtminstone de borgerliga partierna skola ha något lättare för att förstå varandra i den diskussion, som nu förmodligen kommer att äga rum. Den

nyss nämnda summan 180 å 190 miljoner kronor är ju vad man beräknar skall komma att utgöra avkastningen av den extra bensinskatten för det kommande budgetåret.

Då man nu diskuterar hithörande spörsmål från utgångspunkter, som för folkpartiets vidkommande synas något nya, kan det inte bortses från att folkpartiet i år alldeles har glömt bort 10-öreslinjen från i fjol och helt accepterat 27-öreslinjen och därmed en total bensinbeskattnings av 45 öre per liter, samtidigt som partiet nu hävdar, att varje krav på skattesänkning måste förutsätta, att den kan genomföras utan att den av departementschefen såsom ett minimum angivna överbalanseringen nämnvärt beskäres.

Från sådana utgångspunkter och då folkpartiet, kanske av rent taktiska skäl, inte finner sig kunna stå alldeles tomhänt inför motorismen, presenteras ett — såsom partiet synes vilja göra gällande — helt nytt uppslag: bensinransoneringens slopande. Annars hade man väl trott, att, då exempelvis högern i upprepade sammanhang motionsvis och annorledes krävt upphävande så långt som möjligt av allt vad ransoneringar och regleringar heter, den icke gjort halt inför bensinransoneringen. Det finns emellertid ett crux, nämligen den alltför knappa tillgången på hårdvaluta, ett crux vars svårighetsgrad icke är så alldeles lätt att bedöma eller bemästra. Den numera på offentligt uppdrag verkställda översynen av det hösten 1948 i anslutning till Marshallplanen utarbetade svenska långtidsprogrammet har ju otvetydigt givit vid handen, att dollarproblemet för vårt vidkommande kommer att bli ännu mera svårlöst än man trots den mycket pessimistiska inställningen till detta problem förra hösten ansåg sig ha anledning räkna med. Lösningen av detta problem kan säkerligen inte vinnas annorledes än genom konkreta och radikala åtgärder för intensifiering av exportansträngningarna på dollarländerna. Och även om dessa ansträngningar skulle leda till visst resultat, torde man trots allt vara tvingad räkna med att

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

handeln på Amerika inte kan balanseras ens på den nivå, som förutsattes i långtidsprogrammet, utan att en viss ytterligare nedskärning även av den däri planerade dollarimporten kommer att bli nödvändig.

Enligt mitt sätt att se är det därför icke så alldeles lätt att anlägga en så frimodig — för att inte säga äventyrlig — attityd som folkpartiet och i det rådande, i valutahänseende ytterst ovissa läget anvisa en linje, som för det närmaste budgetåret kan komma att kräva kanske 20 miljoner kronor i dollarvalutor. Folkpartiets egna s. k. beräkningar, att ett slopande av bensinransoneringen kommer att medföra den och den ökningen av bensinimporten respektive bensinkonsumtionen och därmed just det anspråket på hårda valutor, kunna ju inte vara ägnade att läggas till grund för ett ansvarsmedvetet handlande. Jag nödgas säga detta, ehuru jag personligen står ytterst tveksam inför spörsmålet rörande omfattningen av den ökning av bensinkonsumtionen, som skulle komma att inträda vid ett slopande av bensinransoneringen. Men ett bedömande därav från min sida har ju närmast — jag erkänner det — karaktären av gissningar eller förmodanden. Jag kan ju inte begära, att statsmakterna skola acceptera min personliga inställning, när man från trafikkommissionen, bränslekommissionen och en hel del andra instanser har uttalat sig i den riktningen, att man nog vid bensinransoneringens slopande har att räkna med en ökad konsumtion på mellan 150 000 och 250 000 kubikmeter.

Med hänsyn till bilismen — detta begrepp då taget i dess vidsträcktaste betydelse — dess behörliga och berättigade intressen fullfölja högern och bondeförbundet i en gemensam, till utskottsbeaktandet fogad reservation sin ståndpunkt från i fjol genom att yrka på hävandet av den extra beskattningen av bensin och brännolja med utgången av nästkommande juni månad. Det sker under upprätthållande av alla behörliga krav på sunda budgetprinciper och i medvetande om att garantier föreligga

icke blott för balans i driftbudgeten för det kommande budgetåret utan även för en betydande överbalansering därav. Det sker också i syfte att eliminera en beskattning, som på grund av sina menliga återverkningar i skilda hänseenden aldrig hade bort införas, samt för att åvägabringa en verklig och starkt motiverad skattelättnad och detta på ett sätt och i en ordning, varemot ur principiella och praktiska synpunkter vägande erinringar icke kunna resas. Detta ha också de övriga partierna erkänt redan genom sina ofta upprepade förklaringar om den extra bensinbeskattningens snara avskaffande, blott det icke sker nu!

Denna sista synpunkt, att bensinskattens slopande innebär en verklig skattelättnad, beaktas inte på något sätt från andra partiers sida; man aktar sig för att tala därom. Det är väl i alla fall så, att, när man eliminerade den allmänna omsättningsskatten, så var det i första rummet den skattelättnad, detta medförde, som man tog sikte på. Därtill var ju skatten besvärande med hänsyn till uppbörd och redovisning, men alla voro ju ense om att man genom dess eliminering i första rummet skulle åstadkomma en betydande skattelättnad. Och, om man eliminerar den extra bensinskatten, måste väl även detta innebära en skattelättnad av ungefär samma art som när man var inne på den allmänna omsättningsskattens slopande.

Såsom ett skäl och ett starkt skäl för bensinskattens slopande kan man också åberopa dess betydelse för levnadskostnadsutvecklingen, alltså dess återverkningar på index. Det är ju klart, att i den mån omkostnadsstegringen på grund av skatten fått och kunnat slå igenom i höjda taxor respektive priser, en nedgång av dessa är att påräkna med skattens hävande. Detta kommer att återverka på index, och detta är ju en betydelsefull synpunkt i det läge, i vilket vi nu befinna oss.

Till allt detta kommer till sist den vinst, som åtminstone för mig framstår såsom det betydelsefullaste resultatet av

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

bensinskattens slopande, nämligen eliminering av den utomordentligt starkt framträdande brist på jämlikhet i beskattningen, som i så hög grad kännetecknar denna skatt. Den hämmar och felinriktar produktionen. Den drabbar skattebetalarna i förhållande till avståndet eller väglängden till deras arbetsplatser och närmaste tätorter. Den medför på sitt sätt för stora grupper av medborgare en faktisk stegring av hyreskostnaderna, vilken ingalunda varierar med bostadens kvalitet eller vederbörandes betalningsförmåga. Den går särskilt hårt ut över sådana landsdelar, vilkas innebyggare för sin fortkomst och i sin näring ha att bemästra stora avstånd eller äro missgynnade i kommunikationshänseende. Den träffar direkt och indirekt oumbärliga varor — icke minst primära livsmedel — vilkas priser man samtidigt i vissa fall söker hålla nere genom en ur principiell synpunkt högst betänklig subventionering via den allmänna budgeten. Den utgör ett statligt tvångslån från i första hand motorismen, som enligt gjorda utfästelser skall återgäldas. Oavsett de svårigheter som kunna möta därför, må man fråga sig, om det kan vara försvarligt och lämpligt att ålägga motorismen, landsbygdens och förorternas folk samt grupper av även eljest hårt pressade yrkesutövare ett dylikt tvångssparande till förmån för staten.

Den extra bensinskatten kan omöjligt vara en väg eller ett medel till ävägbringande av någon verklig samhälls-ekonomisk balans, som dock förklarats vara det enda syftet därmed.

Jag skall, herr talman, vid denna sena timme nöja mig med det anförda, och i anslutning därtill yrkar jag bifall till den av mig m. fl. avgivna reservationen.

Herr NIKLASSON: Herr talman! Jag skall också med hänsyn till den framskridna tiden och den betydande arbetsbelastning, som kammaren har ytterligare här i kväll, försöka att fatta mig mycket kort, men jag står ju för samma reservation som herr Velander och skulle

med några ord vilja motivera min ståndpunkt.

Vi kunna väl komma överens om att då väl bensinen nu i huvudsak användes för nyttoändamål, bensinskatten knappast kan fogas in under rubriken »skatt på umbärliga varor». Vi få nog gå ganska långt i fråga om tolkning av det begreppet, om vi i dagens läge skola kunna räkna bensinen till de umbärliga varorna. Visst finns det användningar av bensin, som vi kunna ge det namnet, men det torde vara en mycket liten del av bensinen som går till sådana ändamål. Att den nu tagits med i denna lista, beror väl på att man ville komma fram till ett visst belopp och att man icke fann detta möjligt utan att tillgripa denna skatt. Den är ju den post i den här skatteförteckningen, som ger det största beloppet.

I utskottsutlåtandet anges, att skatten ger 209 miljoner, men det är ju ett bruttobelopp. Härifrån skola dragas vissa kostnader för statliga ändamål, som utskottet har angivit till 16,2 miljoner. Men jag tror att det är mera, som bör dragas ifrån, t. ex. ökningen av kostnaden för skolskjutsar, ökningen av kostnaden för resor i allmän tjänst och de belopp som skola restitueras. Det är ju klart, att det ändå återstår ett betydande belopp, men detta måste ju vägas emot de olägenheter som skatten för med sig, och fråga är, om icke vissa av skattens verkningar äro sådana, att de motverka det syfte, som denna överbalansering av budgeten skulle tjäna. Man kan ju, som redan herr Velander har framhållit, också i dagens läge fråga sig, om det är nödvändigt med en överbalansering till det belopp som här är beräknat. Det är nog ingen som kan ge ett fullkomligt exakt svar på den frågan.

När vi förra året införde denna beskattning, räknade vi väl med att det skulle ordnas med restitution för bensin som användes till andra ändamål än vägtrafiken, och det har ju tillsatts en kommitté, som skall utreda denna fråga, men ännu har den inte kommit till något resultat, och den fullmakt, som regeringen har fått att provisoriskt ordna denna sak, har ju givit en del, men

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

vi kunna inte säga att den givit på långt när vad vi hade väntat. Det är nog många småbrukare, som använt bensin till sina traktorer men som på grund av bestämmelserna om denna skatterestitution icke ha kunnat få något, och även om de belopp det här gäller icke varit så stora, så tror jag att de för dessa bensinförbrukare ha varit nog så kännbara. Då herr Jonsson i Skedsbygd förra året i andra kammaren framhöll, att det skulle bli svårigheter när det gällde denna sak, möttes han av påståendet, att vad han kom med bara var de obotfärdigas förhinder. Vad som har förevarit sedan dess har nog givit vid handen, att farhågorna inte voro så omotiverade. Nu är det ju klart, att restitutionsfrågan inte är ur världen med att vi avskaffa den extra bensinskatten, men de allra kännbaraste verkningarna skulle vi ju då komma ifrån.

Som redan herr Velander framhållit, är det ju därför att denna skatt drabbar olika folkgrupper så olika, som den måste framstå som synnerligen orättvis. Den drabbar ju innebyggarna i vårt land olika, allteftersom de bo i förhållande till de stora trafikcentra — hårdare ju längre bort de bo — och det är alltså särskilt glesbygdernas folk som äro hårt pressade. Någon kanske vill säga, att de, som ha råd att ha bil, ha också råd att betala denna extra skatt, men det är många som äro nödsakade att ha bil för att kunna utföra sitt arbete, och dessutom drabbar ju skatten inte bara dem, som ha bil, utan alla som äro beroende av vårt trafikväsen, och det äro vi ju alla i mer eller mindre hög grad. Det är emellertid de, som bo i de avlägsna bygderna som drabbas allra hårdast. Att jordbruket och skogsbruket lida mycket svårt av denna beskattning är så omvittnat, att det inte skulle behöva upprepas här i kväll, men kanske man kan erinra om saken i alla fall nu, när man under diskussionen om årets jordbrukskalkyl icke velat ta med den ränta som hänför sig till höjningen av kapitalet i jordbruket. Denna ökning av jordbrukskapitalet består väl i mycket stor utsträckning av ökade byggnadskostnader,

och vi veta vilken roll trafikmedlen spela när det gäller dessa byggnadskostnader. När det gäller skogen, är ju bensinen en mycket känslig punkt, och det kanske man bör tänka på i en situation, då vissa delar av vår export av skogsprodukter börja komma i svårigheter och man ställer krav på billigare råvara. Då borde man undanröja sådant som fördyrar denna produktion.

Nu har det ju sagts, att denna skatt är av tillfällig natur. Detta yttrande fölls förra året, och det upprepas i år. Det kanske kan vara anledning att erinra om att så var fallet, även när en gång bensinskatten höjdes ifrån 12 till 18 öre. Om jag inte minns fel, så sades det även då, att denna skattehöjning var tillfällig. I dagens läge är det väl knappast någon som vågar tänka på att vi skola komma tillbaka till tolvöresskatten, i varje fall inom överskådlig tid. Det har nu gått in i allmänna medvetandet, att den skatten är en mera permanent skatt. Vi kanske få vara litet försiktiga, så att det inte går samma väg med 45-öresskatten.

Jag skall, som sagt, inte uppehålla tiden längre. Med hänvisning till vad jag sagt och till vad som anförts i den reservation som avgivits av herr Velander m. fl. skall jag be att få yrka bifall till denna reservation.

Herr PETRÉN: Herr talman! När vi nu gå till behandling av de indirekta skatterna, har man först anledning konstatera, att vi nått en viss grad av inre balans, och härtill har den överbalansering av budgeten, som ägt rum med hjälp av de extra konsumtionsskatterna, verkamt bidragit. Vi äro emellertid alltför långt borta från en naturlig balans. Den politik, som förts, har lett till att vi äro hårt bundna av regleringar och ransonerings, som starkt hämma näringslivets utveckling. Det är sådana regleringar som en hård importreglering, som gått ut över även för vår industri och våra övriga näringsgrenar nödvändiga råvaror och förnödenheter. Vi ha djupt ingripande priskontroll, som visat många avigsidor för produktionslivet o. s. v.

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

Samma motiv, som i fjol gällde för en kraftig överbalansering av driftbudgeten och uppsugning av köpkraften, gälla i stort sett även i dag. Hur önskvärt det än vore att kunna taga bort eller minska de extra skatter som infördes i fjol — jag tänker närmast på bensinskatten och pappersskatten — få vi se till, att vi icke förhastat oss med åtgärder, som kunna vålla allvarliga rubbningar i den balans vi nått. Ett slopande av bensinskatten och pappersskatten i enlighet med vad högern föreslår innebär ett skattebortfall av icke mindre än 270 miljoner kronor, vilket knappast kan anses tillrådligt. Det skulle öka efterfrågan på varor och därmed försvåra avvecklingen av olika regleringar, öka trycket på handelsbalansen och försämra vår valutasituation. En avveckling eller uppmjukning av de kvarstående regleringarna är i dagens läge ett primärt önskemål, och detta önskemål är icke förenligt med större sänkningar av budgetöverskottet.

Även om i stort i dag samma motiv som i fjol gälla för stark överbalansering av driftsbudgeten, får man dock icke blunda för att en konjunktursvängning närmar sig och att den denna gång som så många gånger förr börjat först i Amerika, där priserna på hemmamarknaden nu äro i fallande. Skulle en motsvarande stark konjunktursvängning inträda hos oss, ges det förutsättningar för en minskning av överbalanseringen. En överbalansering av budgeten är ju icke på lång sikt någon önskvärdhet; den innebär ju ett tvångssparande, ett överförande av sparmedlen till statens hand för dess disposition.

Vi äro emellertid ännu icke där. Vi ha ännu ingen konjunktursvängning i landet, utan vi ha alltjämt en högkonjunktur för att inte säga en överkonjunktur. Vi ha full sysselsättning och stark efterfrågan på varor, vilket gjort, att endast i begränsad omfattning våra regleringar och ransoneringar uppmjukats. De vikande priserna i Amerika och våra ökade svårigheter att där finna en förmånlig avsättning för våra exportvaror ge oss nu en tankeställare inom valutapolitikens område och pressa fram som allt mera

aktuellt det önskemål, som framförts ifrån folkpartihåll om ett tillrättaläggande av kronkursen. Kan detta genomföras, gynnas vår utrikeshandel på det mest effektiva sättet.

Av de indirekta skatter, som behandlas i dag, står debatten egentligen endast om den extra bensinskatten. Jag håller med både herr Velander och herr Niklasson om att denna skatt är mycket kännbar, och det går ej att förneka, att den särskilt hårt drabbar våra glest befolkade landsändar. Med hänsyn till behovet att överbalansera budgeten och fullfölja stabiliseringspolitiken torde det emellertid, såsom jag tidigare nämnt, knappast vara tillrådligt att låta staten gå miste om denna stora skatteintäkt och frisläppa 200 miljoner kronor, som detta innebär. Det är klart, att denna bensinskatt hårt drabbat bilismen, men denna lider också mycket hårt under en ransonering, som är besvärande och binder produktionskraften. Det är angeläget att även få bort denna bensinransonering. Skulle man ge sig in på att slopa den extra bensinskatten, avhänder man sig ju möjligheten att få bort ransoneringen, ty då skulle efterfrågan stiga och därmed gapet mellan tillgång och efterfrågan ökas. Ransoneringen skulle med andra ord permanentas. Detta är ett skolexempel på vad jag förut nämnt i ett allmänt sammanhang, att om efterfrågan på en vara ökar, som den gör om man ökar köpkraften, så blir ransoneringen konserverad. Regleringar gå icke så lätt att komma ifrån. Även detta skäl talar alltså för att uppskjuta den extra bensinskattens avveckling. Min förhoppning är emellertid, att det inte skall dröja alltför länge, innan vi kunna få bort den, men bensinskattens avveckling bör föregås av bensinransoneringens slopande.

Bensinransoneringen är från början till en del en felspekulation och tillkom på ett valhätt sätt. Den infördes vid en tidpunkt, då man egentligen saknade grepp om hur stor efterfrågan egentligen var på bensin. Priset hade nämligen höjts med 30 öre per liter, och inverkan av denna prishöjning avvaktades icke. Ransoneringen infördes av regeringen under

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

den förutsättningen, att därigenom skulle inbesparas 300 000—400 000 kubikmeter bensin eller, som det sades, 35—50 miljoner kronor i valuta. Ransoneringen har nu varat ungefär ett år, och effekten kan bedömas. Den har ingalunda varit den avsedda, utan besparingen ligger betydligt lägre. Det äro samtliga partier eniga om. Bensin är en svårransonerad vara. Ransoneringen blir aldrig rättvis; den är och måste förbli till stora delar godtycklig, då den bygger på enskild behovsredovisning. Ransoneringen verkar direkt produktionshämmande, då den försvårar trafikmedlens rationella användande och binder en stor mängd arbetskraft, som rycks bort ur produktionen. Vi behöva bara tänka på de 250 personer, som bensinransoneringen enligt vad som uppgivits här, sysselsätter i de statliga organen. Ja, jag behöver icke uppehålla mig vid hur besvärlig denna ransonering är, hur arbetskrävande den är skildrades livfullt i debatt i denna kammar för några veckor sedan av statsrådet Mossberg samtidigt med att han begärde 900 000 kronor i anslag för de tjänstemän vid länsstyrelserna som syssla med bensinransoneringen.

Övriga länder ha klart insett de ogynnsamma verkningarna av en bensinransonering och beaktat prisets återhållande verkan på konsumtionen. Knappt något land i Europa med vårt prisläge på bensin har kvar ransoneringen. Om jag bortser från länderna i östblocket, som man icke vet mycket om, är det faktiskt endast Spanien, där detta är fallet. Nu senast släppte Finland den 18 februari bensinransoneringen. Som ett huvudargument för dess bibehållande där framfördes faktiskt, att Sverige hade bensinransoneringen kvar.

Det skäl, som hos oss åberopas för bensinransoneringens bibehållande, är enbart valutasynpunkten. Det gäller då att få veta, hur mycket valuta vi spara genom bensinransoneringen. Det är icke lätt att göra en sådan uppskattning. Ett sätt är att man frågar bensinförbrukarna, hur mycket de anse vara deras verkliga behov, men det ligger då i sakens natur, att man ehåller uppgifter, som

ligga i överkant; i all synnerhet bli uppgifterna missvisande, om man i samma andedrag antyder, att avsikten är att ytterligare skärpa ransoneringen. Detta är just vad trafikkommissionen gjort vid sin rundfråga i höstas. Ett annat sätt att beräkna förbrukningen är att göra en skrivbordsanalys, byggande på bensinförbrukningen och bilbeståndet under tidigare år. Detta har trafikkommissionen gjort och även andra, men ingen annan har kommit till så höga siffror som trafikkommissionen. Detta tror jag beror på att trafikkommissionen väsentligt försummat att använda de korrektionsfaktorer man måste ta till, beroende på prishöjningen, en minskad belastning av trafikapparaten på grund av inskränkningar i byggnadsverksamheten etc. Trafikkommissionen kommer efter sina båda beräkningsmetoder till en trolig merförbrukning av 200 000 kubikmeter vid ransoneringens slopande, motsvarande ett värde av 20 miljoner kronor. De stora bensinbolagen uppskattade ökningen till ingen alls eller till maximum 35 000—75 000 kubikmeter per år. Bensinhandlarna, som ligga närmast kundkretsen, anse att ökningen troligen blir ingen.

Lastbilägarna ha genom sin organisation vid trafikkommissionens enligt min mening tendentiösa förfrågan i höstas angivit att de till 86 procent fått sina behov täckta. Detta skulle motsvara en ökning av i runt tal 125 000 kubikmeter. Svaret lämnades, som sagt, på den enligt min mening tyvärr olyckligt formulerade och därigenom tendentiösa cirkulärskrivelsen. Den, som någorlunda känner till förhållandena, vet emellertid, att många lastbilägare ha mer än nog med bensin och att därigenom en viss utjämning äger rum till förmån för andra fordon.

Jag frågade häromdagen en större organisation, som har berörts av bensinransoneringen, en organisation som jag vet har den uppfattningen att ökningen inte kommer att bli någon alls, varför den inte fört fram denna synpunkt till trafikkommissionen. Jag fick det svaret att det hade den tänkt göra, men man

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

var rädd för att ransoneringen då skulle skärpas.

Mina herrar! Så är det beställt med uppriktigheten i de uppgifter, som lämnas till kommissionen.

Stor uppmärksamhet måste, när man ser på denna fråga, ägnas åt personbilsförhållandena. Motormännens riksförbund har därvidlag gjort ett uttalande av i huvudsak den innebörden att priset verkar återhållande och att de rationaliseringar och besparingar, man i samband med prishöjningen måste göra, innebära, att det inte blir någon större ökning av förbrukningen, om ransoneringen slopas. Förhållandet är således, som jag redan redovisat, det att mycket tyder på att trafikkommissionen starkt överskattat bensinransoneringens verkan.

Det säregna är emellertid, tycker jag, framför allt, att bevillningsutskottet med undantag för folkpartireservanterna godtagit trafikkommissionens uppgifter reservationslöst. Vi reservanter vilja ingalunda gå så långt, att vi anse att bensinransoneringens slopande skulle innebära att inte förbrukningen ökar. Vi tro att det blir en viss ökning för personbilar och privata lastbilar men en ökning begränsad till ungefär 100 000 kubikmeter. Med nuvarande inköpspris innebär en ökning av importen med 100 000 kubikmeter ungefär en valutautgift av 10 miljoner kronor. Detta är naturligtvis en stor post i och för sig, och i synnerhet när det som i detta fall väsentligen gäller dollar, är det en allvarlig fråga. Vi måste emellertid ha klart för oss att siffran 10 miljoner kronor är en bruttosiffra. Ett slopande av bensinransoneringen kommer ur många synpunkter att ha en produktionshöjande effekt; avsevärd arbetskraft kommer att friställas och en effektivare transportapparat att erhållas.

Om den sänkning, som i folkpartimotionen föreslagits i den direkta skatten, skall bli genomförd, har man även att förvänta att detta skall ha en produktionsstimulerande verkan. Därom torde väl alla vara överens. Att varje produktionsökning sedan har en valutabesparande effekt, behöver jag väl ej påpeka.

Huruvida dessa förhållanden helt komma att kompensera valutabehovet av 10 miljoner kronor för erforderliga bensinköp, vågar jag ej med bestämdhet uttala mig om, men en fullständig nollställning i ekvationen kan väl ej vara erforderlig för att släppa en ransonering — så stor torde väl inte nitälskan om ransoneringsarna vara.

Det är med en viss tillfredsställelse jag här har följt vad som uttalats i dessa frågor och funnit att bondeförbundet delar uppfattningen att bensinransoneringen kan slopas. Åtminstone ger förbundet uttryck åt detta i sin motion I: 232, där det anges, att bensinransoneringen är överflödigt. Jag vill dock för min del inte gå så långt som bondeförbundet gjorde i fjol i denna fråga, då det i sin reservation till bevillningsutskottets betänkande nr 8 angav följande.

»Det kan erinras om att en ytterligare import av 200 000 kbm bensin icke torde draga en större kostnad än cirka 18 milj. kr. i inköp. Redan den nuvarande bensinskatten ger på denna kvantitet en skatteintäkt till staten på 36 milj. kr. Det framstår av dessa skäl som angeläget att stora ansträngningar göras för att öka importen av bensin.»

Detta var bondeförbundets uppfattning i fjol vid en tidpunkt, då bensinskatten var 18 öre, och då man ju klart borde kunna förutse och kanske också visste, hur importsituationen låg till.

Hur högern ser på denna fråga, är för mig inte riktigt klart. Här yrkas på en skattelättnad med ungefär 270 miljoner kronor, och i detta sammanhang när det gäller bensin innebär det att ungefär 190 miljoner kronor släppas ut i form av köpkraft. Hur detta skall kunna vara förenligt med önskan att komma ifrån regleringar och ransonerings, anges icke. Det vore värdefullt att veta, hur stort driftbudgetöverskott högern tänker sig med denna uppläggning och även hur man tänker sig att klara kapitalutgifterna, som, så vitt jag förstår, inte få täckning genom det överskott på driftbudgeten, som högern nu kalkylerar med.

Herr Velander frågade mig — om jag uppfattade rätt — hur folkpartiet i år kunde tala om en så mycket högre över-

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

balansering av budgeten, när man nöjde sig med en betydligt mindre sådan i fjol, och herr Velander hänvisade då till vad slututfallet blev i fråga om budgetöverskottet.

Det är riktigt att detta budgetöverskott blev mindre än vad som beräknats — det gick ned till 300 miljoner. Detta berodde på att vissa inkomstposter minskade och det berodde på reservationsanslag, som utnyttjades; allt saker som stå redovisade i propositionen nr 181. Men om inte budgetöverskottet förra året blev vad man avsett, är detta väl inte någon anledning att i år tänka sig ett lågt budgetöverskott.

I övrigt kan jag på frågan om folkpartiets ställning till överbalanseringen av budgeten svara, att vi ju flera gånger ha framfört, att man inte skall känna sig bunden till några fixa tal, men att en kraftig överbalansering av budgeten i dagens läge är nödvändig. Hur det kan bli i framtiden, får konjunkturutvecklingen visa.

Socialdemokraterna äro av samma uppfattning som reservanterna, att man inte kan slopa den extra bensinskatten i dag, men på en annan punkt ha de en avvikande mening, och det är beträffande bensinransoneringen, vars slopande man på socialdemokratiskt håll går emot. Jag vore mycket intresserad av att få höra ur vilken synpunkt man inftar denna ställning. Jag har noga följt vad som skrivits i dessa ting och har funnit att i en tidningsartikel utvecklas den synpunkten, att folkpartireservanterna ha angivit en alldeles för liten valutaåtgång och att det av denna anledning inte är möjligt att slopa bensinransoneringen. Sedan finner man en annan artikel i en annan tidning, där det sägs, att det inte blir någon ökad bensinförbrukning, om bensinen släpps fri. Detta senare användes då som argument mot synpunkter, som av folkpartiet förts fram i samband med förslag till en sänkning av den direkta skatten redan nu. Det skulle vara intressant att veta vilken ståndpunkt socialdemokraterna här i verkligheten företräda. Majoriteten inom utskottet tror på en ökning av förbrukningen med 200 000 kubikmeter bensin,

men anmärkningsvärt är att i partiorganen framföras även helt motsatta meningar, ingen merförbrukning alls. Detta stöder mig ytterligare i uppfattningen att den uppskattning, som utskottet gjort, är för hög.

Herr talman! Om jag nu får sammanfatta mina synpunkter, äro de följande. Man kan inte i dagens läge tillråda en så kraftig minskning av budgetöverskottet som ett slopande av den extra bensinskatten skulle innebära. Min uppfattning är vidare, att utskottets majoritet har en överdriven stark tro på ransoneringens verkan ur valutasynpunkt. Olägenheterna av bensinransoneringen äro väsentliga. Jag vädjar, herr talman, till kammaren att här, när det finns möjlighet att giva uttryck för en önskan och tro på möjligheten att få bort en ransonering, göra detta, och jag yrkar bifall till den hemställan, som gjorts i min och herrar Sandbergs m. fl. reservation, innebärande ett slopande av bensinransoneringen.

Herr EKMAN: Herr talman! Det föreliggande utskottsutlåtandet redovisar, med undantag för spörsmålet om pappersskatten, förslag rörande samtliga de punktbeskattningar, om vilka riksdagen för ungefär ett år sedan fattade beslut.

Beträffande samtliga i förslaget upptagna fortsatta punktbeskattningar råder det endast meningsskiljaktighet rörande bensinskatten; om alla de övriga skatterna ha utskottets ledamöter kunnat samsas, och jag förmodar att det beträffande dem inte heller finns någon avvikande mening här i kammaren, som behöver föranleda något uttalande. När jag nu såväl som de övriga talarna begränsar mig till att yttra mig om bensinskatten och i anslutning härtill också om en fortsatt ransonering av bensinen, så tror jag att jag följer ett gott föredöme från de föregående talarnas sida, även om ämnet kanske är litet känsligt.

För att nu först säga ett par ord om hur utskottets majoritet ser på frågan om fortsatt giltighet av tilläggsbeskattningen med 27 öre per liter bensin och ett något lägre belopp för brännoljan, så

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

ha vi inte kunnat finna att några sådana förändringar ha inträffat i vårt land under det år som har gått, att det nu är tillrådligt att ta bort denna skatt. Det är ingen kärlek, herr talman, till skatten som sådan, som föranleder ett sådant uttalande från utskottsmajoritetens sida, utan avgörande ha varit samma synpunkter som för ett år sedan föranledde skattens införande.

Vi ha inom utskottets majoritet en mycket stark känsla av att om vi skola kunna skydda vårt penningvärde, så gäller det att alltjämt ha ett visst tånghåll, så att säga, på köpkraften i landet. Och då denna punktbeskattning — jämte de övriga som införts i samma syfte — synes vara några av de effektivaste anordningar som finnas för att nå ett sådant mål, kunna vi icke anse det vara någon risk att under ytterligare ett år, den tid alltså som utskottets majoritet föreslår, bibehålla denna beskattning.

Det har talats mycket om skattens farliga verkningar speciellt för de glest bebyggda trakterna i vårt land, och det torde gunås vara så sant som det är sagt. Men såvitt vi ha kunnat bedöma saken voro besvärigheterna störst närmast efter det den förhöjda beskattningen infördes. Numera ha skatterna slagit igenom i priserna och i den mån de ha slagit igenom — i fråga om frakter, taxor och sådant — minskas också olägenheterna av skattehöjningen och effekten synes bli den beräknade.

Skulle man i detta fall följa högerreservationen och ta bort tilläggsskatten på bensin och brännolja, skulle detta ju betyda ett nettobortfall i statens inkomster på ca 190 miljoner kronor. Det synes oss vara alldeles oförsvarligt att i nuvarande ekonomiska läge vidtaga en sådan åtgärd.

En reducering till viss del eller ett borttagande av skatten skulle icke medföra de fördelar, som man så gärna hoppats på, ty man skulle säkerligen med ett sådant förfarande nå ungefär samma dåliga resultat som när på sin tid omsättningsskatten togs bort — det var föga av vinsten genom borttagandet av denna femprocentsbeskattning som kom till uttryck i levnadskostnadsindex; vinsten

blev kvar hos mellanhänder av skilda slag. Och skulle man, som det har ifrågasatts från något håll, dela på den nuvarande punktbeskattningen på bensin och brännolja, skulle vinsten genom en sådan uppdelning ingalunda slå igenom. Det torde för övrigt vara rätt tveksamt om ens ett slopande av hela denna beskattning i någon nämnvärd utsträckning alls skulle komma att synas i de olika avseenden, där man hyst förhoppningar om att nå mycket goda resultat.

Det har sålunda, i korthet sagt, herr talman, varit dessa skäl, som ha föranlett utskottets majoritet att biträda vad Kungl. Maj:t i detta fall har föreslagit riksdagen.

Övergår jag sedan till de frågor, som sammanhånga med bensinransoneringen, vill jag bara erinra om att ransoneringen av bensin föranleddes av valutaknappheten vid den tidpunkt då ransoneringen infördes. Det var ju faktiskt en chock, som inte bara riksdagens ledamöter utan svenska folket i sin helhet fick, när det blev närmare klarlagt, hur knappa våra betalningsmedel voro, i varje fall i dollar, och bland annat detta föranledde, att riksdagen gick i författning om att stödja Kungl. Maj:ts förslag om en ransonering av importerade varor, icke endast bensin utan också en hel del andra varor. Och när det nu här talas i högstämda tonarter om hur kär denna bensin är och hur angeläget det skulle vara att släppa den loss, så tror jag de herrar, som framföra dessa synpunkter. Men skulle någon i detta land ta upp problemet exempelvis på det sättet, att folket skulle få uttala sig om vilket det helst ville ha: mera bensin eller litet mera kaffe, är jag rädd för att bensindundret, som nu mullrar, skulle komma att alldeles försvinna! Det finns säkerligen, mina damer och herrar, i vårt land olika meningar om hur man bör använda de valutor vi ha.

När det sedan här speciellt från herr Petrén's sida, talas så mycket om hur liten förhöjningen i bensinåtgången skulle bli för den händelse ransoneringen upphävdes, så veta såväl herr Petrén som jag rätt litet om den saken. Herr Petrén går i allt väsentligt ut ifrån vad han

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

har erfarit vid personliga samtal med en och annan oljebolagsdirektör och en och annan bensindistributör. Utskottets majoritet har för sin del — som det så gärna brukar heta här i kamrarna när man själv vill stödja sig på dessa uppgifter — hållit sig till vad *de ansvariga myndigheterna* ha uppskattat ökningen till. Det har åtminstone förr i världen ansetts vara åtskilligt mera tillförlitligt att hålla sig till sådana uppgifter än att anknyta till vad den ena eller den andra under hand har sagt.

Fakta i saken äro ju att här i landet år 1947, fastän förbud för söndagskörning och förbud för användandet av vissa då befintliga bilar och även andra restriktionsåtgärder voro gällande under en betydande del av det senare halvåret, ändock förbrukades 915 000 kubikmeter bensin. Sedan den tiden ha ungefär 50 000 nya bilar tillkommit, och det förefaller ju mig som om även dessa komma att draga bensin, om de skola hållas igång. Med den starka känsla som människor ha för att vilja använda de moderna transportmedel både för personligt bruk och för transporter, tycker jag att de flesta skäl tala för att det är riktigare att gå ut ifrån 1947 års siffra, trots att förbrukningen då hölls nere av de restriktioner jag nyss nämnde, och därtill beräkna vad åtgången kan bli för ytterligare det antal motorfordon, som sedan dess har tillkommit.

Det förefaller då, herr talman, som om en så försiktig uppskattning som att beräkna ökningen till ungefär 100 000 kubikmeter skulle vara löjligt låg. Penningtillgången äro trots all beskattning så god, att det för närvarande ingenting betyder ur återhållande synpunkt: alla de som ha en bil och kunna få köpa bensin, de köpa och köra upp bensinen.

Det talas också om att återhållsamheten på byggnadsmarknaden skulle friställa transportbilar och därmed föranleda en minskad efterfrågan på bensin. Jag råder herrarna att försöka åtminstone här i Stockholm få tag på en lastbil för någon transport. Det blir säkerligen mycket svårt, och om ni inte tidigare äro kunder hos vederbörande stå ni er säkert mycket slätt. Det går nämligen

i allmänhet inte på mindre än tre å fyra dagar att få en sådan körning utförd.

När förhållandena äro sådana, herr talman, ha vi, som biträtt utskottsförslaget, ansett att man inte kan räkna med en så begränsad ökning av bensinförbrukningen som den som förespås i den reservation, som herr Petréén här pläderat för.

Kommer jag sedan till möjligheterna att köpa bensin utifrån, vill jag påpeka, att det är klart ådagalagt att fortfarande, så långt man får lita till utsagor från myndigheter av skilda slag, äro våra pundtillgångar helt utnyttjade i den mån de kunna utnyttjas för bensininköp. Den bensin som vi eventuellt, om vi slopade ransoneringen, ytterligare skulle behöva köpa, måste alltså köpas för dollar, och våra tillgångar på dollar äro ytterligt knappa. Tillgången är kanske i dag knappare än den var för drygt ett år sedan, när bensinransoneringen infördes. Det finns således ingenting att köpa för.

Men jag vill till detta lägga ytterligare en synpunkt. Om det vore så att vi hade fem miljoner eller tio miljoner kronor i dollar lediga för att göra inköp med, så nog tycker jag att det skulle vara en misshushållning med valuta att köpa bensin för alla dessa pengar. Det finns så oändligt många nyttigare saker för vårt produktiva liv, syftande till att stärka våra exportmöjligheter — jag tänker på arbetsmaskiner och transportmedel av skilda slag. Det kanske också finns en och annan råvara, som i långt större utsträckning än bensinen skulle behöva komma i åtanke för import.

Jag tror också att det skulle vara ytterligt välbehövligt om man för närvarande i stället för att köpa bensin — om man nämligen hade dollar — köpte reservdelar till de bilar vi ha, så att man i dessa bilar kunde byta ut vissa »äd-lare» delar, som äro så utslitna att de föranleda en onormalt stor bensinförbrukning.

Ja, det är sådana synpunkter och kanske även en del andra som, herr talman, gjort att utskottets majoritet för sin del har ansett sig böra i dessa avseenden följa Kungl. Maj:t, och jag hem-

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

ställer om bifall till utskottets förslag i samtliga de punkter, som detta bevillningsutskottets betänkande innehåller.

Herr BERGH: Herr talman! Det fanns en punkt i den föregående ärade talarrens resonemang, som jag ett ögonblick skulle vilja ta upp till diskussion.

Herr Ekman medgav, att den extra bensinskatten verkade mycket ojämnt, och han medgav även att denna ojämnhet var till nackdel särskilt i de glest bebyggda delarna av landet. Men så tillade herr Ekman, att han hade det intrycket, att dessa olägenheter framträtt framför allt vid början av skattens införande, men att i den mån som denna extra bensinskatt hade slagit igenom i form av höjda priser och höjda taxor, hade dessa olägenheter minskat.

Tillåt mig uttrycka min förvåning över detta resonemang. Det förhåller sig i stället på det sättet, herr Ekman, att i den mån som denna extra bensinskatt i de glest bebodda delarna av landet har slagit igenom i form av höjda priser och höjda taxor, så har denna ojämnhet permanentats och i vissa avseenden accentuerats till ytterligare nackdel för dessa glest bebyggda områden.

När vi äro överens om utgångspunkten, behöver jag inte spilla många ord på att visa, att — såsom herr Velander framhöll i sitt anförande — denna extra bensinskatt verkar särskilt oförmånligt i de trakter av landet, som jag nyss har talat om. För mitt hemlän, som omfattar drygt 23 procent av rikets areal men inte har mer än drygt 7 procent av landets järnvägsnät, är det ju utan vidare klart, att där måste en förhållandevis stor del av de nödvändiga varutransporterna ske annorledes än med järnväg. Förhållandena äro om inte lika så likartade i de fyra nordligaste länen i landet. Arealen är förhållandevis stor, järnvägsnätet är förhållandevis litet, och följaktligen måste nödvändiga varutransporter ske på landsväg. Detta är grunden till att det blir en hårdare belastning där. Men nu säger som sagt herr Ekman, att i den mån man vinner syftet eller vunnit syftet med denna extra bensinskatt, att den skall slå igenom på pri-

serna och taxorna, så framträda olägenheterna mindre!

Tillåt mig i stället, herr Ekman, ställa in frågan om den extra bensinskatten i det sammanhang som den ställdes, då detta beslut fattades. Man avsåg med denna extra bensinskatt att suga upp ett köpkraftsöverskott. När vi nu äro överens om att den verkar ojämnast och hårdast i de glest bebyggda delarna av landet, skulle det vara intressant, om någon av utskottsmajoritetens talesmän också skulle kunna visa, att köpkraftsöverskottet är störst i dessa områden och att det framför allt borde sugas upp just där. Jag har svårt att tänka mig, att så är fallet! I dessa områden, som ligga långt från skeppningshamnarna och där alltså frakterna även på bensin ställa sig dyrare än på andra håll, hade vi redan innan skattehöjningen kom den nackdel som låg i de ökade frakterna på bensin. Nu kommer den extra bensinskatten som ett påbröd. Jag vill fråga, om någon verkligen kan försöka göra gällande, att den extra bensinskatten, som alltså efter vad vi äro övertygade om verkar hårdast i dessa bygder, är särskilt motiverad där, på grund av att den där skulle samla upp något särskilt stort köpkraftsöverskott.

Det förefaller, som om man kan anlägga en synpunkt till. Nu är faktiskt större delen av bensinpriset skatt. Betala vi 70 öre litern för bensin, så utgör 45 öre skatt. Det skulle vara mycket intressant att höra, hur de, som drivit denna politik både i år och i fjol, kunna försvara, att övre Norrlands befolkning drabbas ojämnt och särskilt hårt. Hur kunna dessa herrar försvara, att denna form av skatt inte följer det vanliga skatteschemat? Vi eftersträva vid andra skatter, att de skola tas ut efter bärkraft. Kan någon nu göra skäligt, att befolkningen t. ex. i Arjeplog eller Karesuando, som får betala högre bensinfrakt än andra och som i regel lever under ganskt torftiga förhållanden, i skatteavseende skall klämmas hårdare än alla andra? När man låter större delen av bensinpriset utgöras av skatt, så har man rätt att även ur den synpunkten ställa frågan, hur man kan

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

konstruera en skatt på det viset. Då vi äro överens om att skatten verkar hårdast i dessa områden, så äro de frågor jag nu har framställt följsatser av det faktum, om vilket vi äro överens.

Det förefaller mig som om de herrar, som vilja behålla denna form av beskattning, i rättvisans intresse borde försöka konstruera den på det viset, att den inte verkar hårdare för människor, som i stället borde ha lättnader. Jag har tidigare varit inne på den tanken, att bensinskatten borde varieras, att man borde åstadkomma något slags regional variation av den, vare sig man vill ha regionala skattetraxor eller man vill ge restitution. Ty vi få väl ändå vara överens om att så länge förespråkarna för denna extra form av beskattning samtidigt driva den meningen, att skatten skall tas ut efter bärkraft, och erkänna, att den drabbar hårdast i de glest bebyggda landsdelarna, så är det en ganska självklar skyldighet för dem att försöka åstadkomma en sådan variation, att skatten åtminstone icke verkar hårdast, där den borde verka minst hårt.

Herr ÖHMAN: Herr talman! När dessa skatter genomfördes av fjolårets riksdag, intogo vi från kommunistiskt håll en avvisande hållning. Detta gällde inte bara bensinskatten, som nu här i kväll i huvudsak har diskuterats, utan också de andra punktskatterna, som föreligga i bevillningsutskottets nu föreliggande betänkande. Jag vill inte förlänga debatten med många ord, men jag vill notera, att vi icke anse oss ha anledning att frångå den ståndpunkt, som vi då intogo. Man anförde ju i diskussionerna i fjol såväl här i kammaren som i den beredning, som tillsattes av regeringen före skatternas införande, att det var köpkraftsöverskottet, som skulle steriliseras på detta sätt, för att man därigenom skulle uppnå den s. k. samhällsekonomiska balans, varom man så ofta har talat. Vi vände oss då emot det där talet om att det fanns köpkraftsöverskott i detta ords verkliga mening ibland de lägre inkomsttagarna i landet.

Jag tror mig i dag kunna konstatera, att erfarenheten har visat, att vår stånd-

punkt i det fallet var den riktiga. Jag hänvisar därvidlag till de uppgifter, som finnas i årets statsverksproposition, där man ju förklarar, att redan under senare delen av förra året, alltså innan dessa nya skatter hade kunnat få någon egentlig verkan på samhällsekonomin, så minskade spänningen mellan köpkraft och varutillgång påtagligt. När det är fallet måste också konstateras, att den motivering för skatterna, som anfördes när de först infördes och som fortfarande anföres, inte är sakligt motiverad. I stället ha ju dessa skatter till uppgift och syfte att, som jag tidigare har anfört här i kammaren, med direkta statliga medel pressa ned levnadsstandarden också för dem, som leva på en nivå, som i många fall understiger ett drägligt existensminimum.

Nu erkänner man ju från alla håll och från alla partier, att skattetrycket här i landet är alldeles för hårt. Det parti jag representerar menar i det avseendet, att detta gäller framför allt för de lägre inkomsttagarna, de som drabbas ojämförligt hårdast av den skärpta konsumtionsbeskattningen. Jag vill erinra om att även finansministern senast i remissdebatten förklarade, att han kände sig »skakad», som orden föllo, över det nuvarande skattesystemets verkningar. Det är väl också det, som är anledningen till att vi ha fått en ny skatteutredning. Finansministern vitsordade därvidlag, att folk i lägre inkomstgrupper måste ha extraarbete eller övertidsarbete sex dagar i veckan för att få debet och kredit att gå ihop. Men trots att man erkänner dessa faktiska förhållanden, och trots att man i statsverkspropositionen och finansplanen numera icke talar om något köpkraftsöverskott eller inflationsgap, så vidhåller man en politik, som skall resultera i en överbalansering av budgeten med upp emot 700 miljoner kronor.

Herr talman! Till denna politik på det ekonomiska området kan jag och det parti jag representerar inte ansluta oss, och jag ber därför med dessa få ord att få yrka bifall till motion nr 218 i denna kammare i de delar av motionen, som upptagits till behandling i föreliggande betänkande.

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

Herr BERGVALL: Herr talman! Det är tämligen uppenbart, att ett av de angelägnaste önskemål, som vi över huvud taget ha i vårt samhälle för närvarande, är att få ned det samlade skattetrycket. Vi ta säkert för närvarande i anspråk en så stor del av det svenska folkets inkomst för skatter, att det inte kommer att gå bra i det långa loppet.

Det är självfallet, att detta önskemål kan finnas både beträffande de direkta skatterna och beträffande de indirekta skatter, som vi i dag diskutera. Jag är fullt på det klara med att det vore utomordentligt önskvärt att få ned den bensinskatt, som har varit huvudföremålet för dagens diskussion. Det gjordes ju tämligen klart, när bensinskatten infördes, även från deras sida, som äro närmast ansvariga för den höga bensinskatten, att man fortast möjligt ville ha bort den. För oss, som ställde oss mera ovilliga till denna höjning av bensinskatten och förordade en försiktigare väg, är naturligtvis inte det önskemålet mindre angeläget. Jag är också övertygad om att bensinskatten för många människor känns mycket hård och besvärlig, och jag är fullt på det klara med att den är tryckande och besvärande för vårt ekonomiska liv.

Men det är självfallet *en* sak att ha allt detta klart för sig och vara mycket bestämd i sin principiella uppfattning, och en *annan* sak att omedelbart ta steget fullt ut. Vi befinna oss ju för närvarande i fråga om den inre ekonomiska balansen i ett rätt labilt jämviktsläge i ett regleringssamhälle. Vi löpa kanske inte på långa vägar samma risk för prishöjningar i dag som för något år sedan, men ingen kan säga, att vi ha återvunnit balansen. Och allra minst kunna vi säga det, om vi se litet på förhållandena utåt.

Jag måste därför säga, att det förefaller mig egendomligt, att man i det läget, även om man är övertygad om angelägenheten av att sänka skatterna, vågar ta ut steget så långt som man i dag gör från höger- och bondeförbundshåll, när man där påyrkar slopande av den extra bensinbeskattningen. Om man summerar de skattesänkningar, som hö-

gern föreslagit under den här riksdagen, med de utgiftshöjningar, som också föreslagits från högerhåll, så får man någonting, som närmar sig halva budgetöverskottet. Även om jag tror, att bensinskatten är produktionshämmande, så tror jag dock att det är ett mycket riskabelt experiment att i ett slag göra sig av med i det närmaste halva budgetöverskottet.

Och jag måste tillägga, att det naturligtvis på ett särdeles konstigt sätt rimmar med talet om högerns »kärva linje». Den allmänna omsättningsskatten har försvunnit i diskussionen, den talar man inte om från högerhåll, och det tycker jag är utmärkt. Den är alltså borta. Ränthöjningen har man ingen anledning att tala om i dag. Den är borta. Nu vill man göra av med någonting, som liknar halva budgetöverskottet. Jag undrar: När har denna kärva linje vunnit sin fulländning? Hur långt skall man gå ned när det gäller budgetöverskottet? Det står praktiskt taget ingenting kvar annat än tomma fantom.

Jag menar alltså att man nog har anledning att tänka litet på saken, hur gärna man än vill ha bort bensinskatten och en hel del av de andra skatterna, innan man tar steget fullt ut i dag. Jag hoppas innerligt, att den tidpunkt skall komma mycket snart, då man verkligen kan ta detta steg. Vi ha inom folkpartiet — och det få vi anledning att snart diskutera närmare — funnit det vara angelägnare att sänka de direkta skatterna. Detta innebär — även om jag inte tar hänsyn till de utvägar, som vi i vår motion påpekat rörande en motsvarande höjning av budgetöverskottet — en mycket obetydlig minskning av budgetöverskottet.

För att irriteras av den minskningen skall man nära nog vara troende, och det intrycket har bevillningsutskottets majoritet i vissa sammanhang gjort på mig — troende då närmast på finansministern. När budgetöverskottet var 721 milj. kronor, var 721 ett heligt tal, när det blev 618 milj., var det talet lika heligt, nu har man kommit upp till 670, och nu är detta det riktiga talet. På det

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

sättet kan man naturligtvis inte värdera ett budgetöverskott. Ett eller annat tiotal miljoner i den ena eller andra riktningen spelar inte så stor roll. Men det är en stor skillnad mellan detta och ett steg, som innebär, att man gör av med halva budgetöverskottet.

När vi från folkpartiet ha gått in för bensinransoneringens slopande, så är det särskilt en synpunkt, som det finns anledning att framhålla. Det är, att vi väl alla äro tämligen ense i denna kammarare om att vi skola försöka komma bort från regleringssamhället. Skulle man i detta nu sänka bensinskatten så kraftigt som har föreslagits från högerhåll, så är det klart, att det i och för sig bereder vägen för en så starkt ökad bensinkonsumtion vid fri försäljning, att det inte finns ringaste tvekan om att man då måste behålla ransoneringen under lång tid framåt. Det råder därför intet tvivel om att högerförslaget på denna punkt innebär en permanentning av regleringssamhället, vilket även för övrigt den kraftiga sänkningen av budgetöverskottet innebär; och det trodde jag nu inte var vad man på det hållet eftersträfvade.

Socialdemokraternas ställning till bensinransoneringen är intressant. De ha precis samma inställning till den som till alla andra ransoneringar, på vilkas slopande tanke väcks. Gå igenom brödransoneringens historia och ta hänsyn till exempelvis statsrådet Strängs olika uttalanden. De andades inte någon glad beredvillighet! Men så småningom kom tidpunkten. Man skulle kunna föra den historien vidare. Upphävandet kom, innan några ändrade förhållanden egentligen hade inträtt. Jag tror att man kommer att få en upprepning av den historien även i detta sammanhang. Det är emellertid tråkigt, att en svår förlösningssprocess, åstadkommen genom starka ingrepp från utanförstående krafter, skall vara nödvändig för att få någon ransonering avskaffad. Det är mitt genomgående intryck av det socialdemokratiska betraktelsesättet i det här sammanhanget. Jag erkänner gärna, att det finns ett speciellt skäl på bensinranso-

neringens område; det är den låt vara mycket begränsade påfrestning på våra valutareserver, som bensinens frigivning skulle innebära. Någon anledning att tro på en så stor höjning av bensinkonsumtionen vid ett släppande av ransoneringen som den, som antydes i bevillningsutskottets betänkande, har jag inte kunnat finna under de försök att räkna på det här området och att inhämta upplysningar från olika håll, som jag har gjort. Jag tror nog, att man i det fallet har räknat riktigare i den reservation, som är avgiven från folkpartihåll.

Och till sist gäller det väl för övrigt att på utrikeshandelns område komma ifrån det utomordentligt statiska betraktelsesätt, som bara innebär, att det blir knappare och knappare med våra valutatillgångar, speciellt dollar. Jag tror att man till sist måste angripa det som här är det väsentliga, nämligen den omständigheten, att kostnadsnivån är så hög här i landet, att den avsevärt försvårar vår export. Jag tror inte, det måste jag säga, att det finns någon annan väg att komma ifrån detta än att återgå till den kronkurs, som rådde före den sista stegringen av kronans värde. Kanske är inte heller den kursen naturlig, men några fördelar skulle vi i varje fall vinna ur exportsynpunkt på den vägen. Men på regeringshåll har man ju ännu inte velat höra på det örat.

Min syn på detta problem kan jag sålunda enkelt uttrycka så, att jag inte ser någon möjlighet att våga mig på en sådan kraftig beskärning av budgetöverskottet som ett borttagande av hela den i fjol införda höjningen av bensinskatten skulle innebära, och ett borttagande även — för att nu beröra motsvarande reservation i nästa utskottsutlåtande — av den då införda pappersskatten. Vi få uppställa sådana åtgärder som utomordentligt angelägna önskemål, men jag tror inte, att vi äro färdiga att ta steget ut i dag. För dem, som vilja visa ett verkligt intresse för att åstadkomma något på skattefronten utan att riskera några allvarliga återverkningar på budgetöverskottet, finns det ju ett tillfälle att återkomma till frågan, när vi

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

komma till behandlingen av den direkta statsskatten för nästkommande år.

Med denna korta motivering, herr talman, ber jag att få yrka bifall till den av herr Petrén m. fl. avgivna reservationen.

Herr VELANDER: Herr talman! Den siste ärade talarens genomgående tema var att enligt högerns linje hela budgetöverskottet eliminerades — ibland sade han dock »det väsentligaste av budgetöverskottet» och någon gång »halva budgetöverskottet». Talaren varnade för att man därigenom avlägsnade sig från vad som har kallats »den kärva linjen», och han menade, att man därigenom äventyrade möjligheterna att nå samhällsekonomisk balans.

Jag undrar, om det inte ligger avsevärda överdrifter i detta resonemang. Vad betyder nu högerns ståndpunkt i denna fråga rent budgetmässigt? Vi tala ju här om den extra bensinskatten, och dess nettoavkastning kunna vi kanske uppskatta till 180 miljoner kronor. Enligt propositionen nr 181, vilken innefattar den nya inkomstberäkningen, jämte vissa poster som sedan dess avlämnande ha tillkommit, räknar man med ett budgetöverskott på 670 miljoner kronor. Minska dessa 670 miljoner kronor med 180 miljoner kronor, återstår 490 miljoner kronor, vilket belopp alltså skulle utgöra budgetöverskottet vid ett slopande av den extra bensinskatten. Såsom jag tidigare sagt, är det sålunda riktigt, att med högerns linje garantier föreligga för balans i driftbudgeten och ett betydande budgetöverskott därutöver. Detta överskott är förresten så stort, att, om man utgår ifrån uppgifterna i statsverkspropositionen, skulle det täcka kapitalbudgetens utgiftssumma och jämväl något därutöver — jag kan för ögonblicket inte säga, vad kapitalbudgetens slutsumma kommer att stanna vid i anslutning till de nya beräkningarna.

Det förefaller alltså, som om detta inte kan vara någon äventyrlig linje. Det blir det först, då man kan på något sätt antyda eller göra förstäeligt, att det för den samhällsekonomiska balansen och

för vårt penningvärde måste medföra ogynnsamma verkningar av betydelse, om jag skaffar 180 miljoner kronor genom lån i öppna marknaden i stället för att ta in beloppet skattevägen. Jag skulle inte resonera på det sättet, om det vore fråga om balans i driftbudgeten. Men nu är det inte det, och då måste jag alltså upprepa den fråga, som jag ställde i mitt första anförande och som alla talare därefter ha gått fullständigt förbi och alltså inte velat eller kunnat ge sig in på: Vilken skillnad blir det i effekt med hänsyn till penningvärdet och den samhällsekonomiska balansen över huvud taget, om staten lånar 180 miljoner kronor för att täcka kapitalbudgetens utgifter eller om beloppet tages in skattevägen? Jag tycker, att herr Bergvall skulle intressera sig för och på något sätt söka klarlägga detta spörsmål, innan han talar om att högerns ståndpunkt är äventyrlig och inte har någonting att göra med den kärva linjen. Jag anser detta vara påkallat även ur den synpunkten, att folkpartiets talesmän i andra kammaren under debatten om bensinskatten förklarade, att folkpartiets talesmän i andra kammaren under debatten om bensinskatten förklarade, att folkpartiet tog sikte på att denna skulle kunna elimineras den 1 juli 1950 och jag utgår ifrån att de då menade även pappersskatten. Är det inte lika äventyrligt att resonera på det sättet som att i likhet med högern nu kräva bensinskattens omedelbara slopande, när otvetydigt garantier föreligga för icke blott balans i driftbudgeten utan därtill ett betydande budgetöverskott? Och jag upprepar min fråga: Vilken skillnad blir det samhällsekonomiskt och ur penningvärdessynpunkt, om jag finansierar kapitalbudgetens utgifter, alltså de statliga investeringarna, genom skatter eller om jag gör det genom lån?

Jag har en tidningsartikel här framför mig med rubriken: »Ättapunktsprogrammet kom tre år för sent.» Där finns en passus, som visserligen inte är märklig på något sätt, den innehåller blott vad var och en måste kunna inse, men den har givits en så koncentrerad form, att jag gärna vill återge den: »Tvångs-

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

sparande via skatterna — heter det — betyder nämligen, att vad som skapas genom investeringarna kommer i statens ägo. Systemet medför därför på lång sikt en allmän socialisering. Det frivilliga sparandet åter betyder, att det är de enskilda individerna, som bli ägare av de nya kapitalvärdena. Tvångssparande genom skatter ger med andra ord till slutresultat en konfiskation av den enskildes penningtillgångar, medan det frivilliga sparandet betyder en ökning av det kapital folket självt äger.» Vem som helst kan inse, att detta är alldeles riktigt. Herr Bergvall och jag äro ju ense om, att vi böra vidta åtgärder för att stimulera företagsamheten och sparandet och annat som ligger i linje därmed. Men är herr Bergvall då verkligen övertygad om att, ehuru den extra bensinskatten inte behöves för att nå balans i budgeten, den ändå skall fortbestå? Det förefaller mig som om det är herr Bergvall och de som tänka lika med honom som äro inne på äventyrliga vägar, icke högern.

Jag kan tänka mig, att en principfast socialist resonerar på det sättet, att frågan inte främst gäller, huruvida pengarna behövas för att täcka löpande statsutgifter eller för att åstadkomma någon överbalansering av budgeten, utan att så mycket pengar som möjligt indragas till det allmänna, ty det betyder ju ingenting annat än konfiskation eller socialisering och det passar ju honom. Men inte är väl detta herr Bergvalls linje!

Herr Bergvall och jag äro dock ense om att bensinbeskattningen har menliga verkningar i alla möjliga hänseenden. Våga dessa menliga verkningar mindre än de menliga verkningar, som herr Bergvall tror skulle följa av att man lånade pengarna i stället för att ta in dem i form av den extra bensinskatten?

Här har nu betonats från folkparti-håll, att man är högst intresserad av att få bensinransoneringen upphävd. Det ha ju vi andra sagt också. Det förefaller alltså, som om alla partier äro ense på den punkten, men att vi inte kunna häva den under vilka förutsättningar som helst. I folkpartireservationen till bevillningsutskottets betänkande heter

det: »Vid bedömande av möjligheten att nu slopa bensinransoneringen måste först klarläggas, hur mycket bensinförbrukningen härigenom skulle öka.» Jag tror, att folkpartiets talesmän äro alltför optimistiska beträffande bärkraften av sin bevisföring, men det förefaller mig dock som om även de själva borde ha mycket svårt att lita till sina lösa uttalanden om att vid ett eliminerande av bensinransoneringen skulle ökningen av bensinkonsumtionen stanna vid kanske högst 100 000 kubikmeter. Herr Ekman har här anfört vissa siffror beträffande motorbeståndets ökning — alltså ökningen av antalet lastbilar, personbilar och motorcyklar. Även om man utgår ifrån att lastbilarna i yrkesmässig trafik för närvarande få i stort sett den bensintilldelning, som de behöva, är det väl så, att de många nya lastbilar, som anskaffats av enskilda personer och enskilda företag, komma att konsumera mycken bensin vid fri förbrukning. Också persontrafiken med dess nya bilbestånd kommer säkerligen att utnyttja den frihet beträffande bensinkonsumtionen, som bensinransoneringens avskaffande innebär, särskilt nu inför sommaren.

Sedan faller man tillbaka på att det är ytterst betydelsefullt att kunna slippa bensinransoneringen, medan skatten är så hög som den nu är. Det är en synpunkt, som man kan diskutera. Jag tycker, att det ligger nära till hands att resonera på det sättet, men jag är inte övertygad om att det håller i verkligheten, i synnerhet om man tar hänsyn till vad andra talare här ha anfört, nämligen att bensinbeskattningen nu har slagit igenom och att människorna ha vant sig vid den. För någon tid sedan höjdes bensinskatten i Danmark med 20 öre från 58 till 78 öre. Det blev ingen sänkning av bensinkonsumtionen på grund av denna åtgärd, utan den ditillsvarande stegringen fortsatte. Nu vill jag inte säga, att så kommer att ske även här, men det kan i varje fall inte åberopas såsom något slags bevis för att det antydda resonemanget är bärande.

Under vissa av de anföranden, som hållits här, har jag blivit något desillu-

Om upphävande av bensinransoneringen m. m.

sionerad. Folkpartiet har ju såsom högern och bondeförbundet varit principiell motståndare till bensinbeskattningen. Folkpartiet hade ju sin särskilda linje i fjol, men man menade väl i alla fall, att bensinbeskattningen skulle bort så snart som möjligt. Regeringspartiet har uttalat sig precis på samma sätt och upprepat det i alla sammanhang. I vissa sammanhang har man yttrat sig på det sättet, att bensinskatten och pappersskatten äro de första skatter, som skola bort. Herr Ekman såsom talesman för majoritetens ståndpunkt har dock nyss varit inne på att olägenheterna av bensinbeskattningen hade framträtt blott under bensinskattens första tid. Nu hade skatten slagit igenom, och var det väl inte längre så farligt med den, menade herr Ekman. Det föreföll alltså som om herr Ekman närmast resignerade inför bensinbeskattningens forbestånd. I utskottsbetänkandet säges det visserligen på ett ställe, att bensinbeskattningen skall avvecklas, så snart som förhållandena medge det, men sedan heter det i slutet av utskottets yttrande: »I direktiven för dessa sakkunniga, som numera tillkallats» — alltså för att verkställa den beslutade översynen av vårt skattesystem — »har anförts bl. a., att de sakkunniga hade att taga ståndpunkt till frågan om avvecklingen av de extraordinära konsumtionsskatter som av 1948 års riksdag beslutades såsom led i åtgärderna till skydd för penningvärdet.» Var det någon som hörde talas om i fjol, när en majoritet i riksdagen genomdrev exempelvis bensinskatten, att avvecklingen därav skulle bli beroende av de förslag, som kunde komma att framläggas av någon större utredning i framtiden? Nej, det hette då, såsom jag nyss har varit inne på, att denna beskattning skulle avlyftas, så snart som det budgetära läget gav någon möjlighet därtill. Nu skall man koppla in avvecklingen därav i ett annat och större sammanhang. Det synes mig därför mycket ovisst, huruvida regeringspartiet har samma inställning till bensinskatten och jämväl pappersskatten nu som partiet hade i fjol eller i varje fall då förklarade sig ha. Jag tycker

alltså, att det måste vara ägnat att föranleda oro, att man på det hållet nu har kopplat in denna fråga i ett helt annat och större sammanhang än som någonsin tidigare har varit meningen.

Innan jag slutar, herr talman, skall jag be att få göra en rättelse till mitt första anförande. Den extra bensinskatten, som beslutades i fjol, var 27 öre per liter. Jag var inne på vad folkpartiet var berett att acceptera i fjol, nämligen 10 öre per liter. Om jag delar upp avkastningen av den extra bensinskatten på en kvantitet av 750 000 kubikmeter, som motsvarar, vad som i stort sett har konsumerats, finner jag, att 10 öre per liter utgör 75 miljoner kronor och 17 öre per liter ytterligare 127,5 miljoner kronor eller i runt tal 130 miljoner kronor. I mitt första anförande kastade jag om dessa siffror. Ingen talare har anmärkt på det, men jag vill gärna göra denna rättelse med hänsyn till dem som sedermera kunna komma att taga del av mitt anförande.

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt beträffande var och en av de olika punkterna av utskottets i förevarande betänkande gjorda hemställan.

Sedermera gjorde herr talmannen i enlighet med de beträffande punkten A 1 förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i nämnda punkt hemställt samt vidare därpå att kammaren skulle med bifall till motionen I:218 i hithörande del avslå utskottets hemställan; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr Velandar begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 38 punkten A 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås utskottets hemställan.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästs, verkställdes omröstningen genom uppresning; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

I fråga om punkten A 2, fortsatte herr talmannen, hade yrkats 1:o) att vad utskottet hemställt skulle bifallas; 2:o), av herr *Velander*, att det förslag skulle antagas, som innefattades i punkterna A 2 och A 3 av den av honom m. fl. vid betänkandet avgivna reservationen; samt 3:o), av herr *Öhman*, att kammaren skulle med bifall till motionen I:218 i nu ifrågavarande del avslå utskottets hemställan.

Därefter gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Velander* begärde votering, i anledning varav och sedan till kontraposition därvid antagits bifall till det av honom framställda yrkandet, uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 38 punkten A 2, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i punkterna A 2 och A 3 av den av herr *Velander* m. fl. vid betänkandet avgivna reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans upp-

Om upphävande av pappersskatten m. m.

fattnings flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Velander* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 87;

Nej — 37.

Därjämte hade 4 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Slutligen gjorde herr talmannen i enlighet med de rörande punkten B framkomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i punkterna B och C av den av herr *Petrén* m. fl. vid betänkandet anförda reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Petrén* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 38 punkten B, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i punkterna B och C av den av herr *Petrén* m. fl. vid betänkandet anförda reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo upplästs, verkställdes omröstningen genom uppresning; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Om upphävande av pappersskatten m. m.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 72, såvitt propositionen avsåge förlängning av giltighetstiden för förordningen den 11 juni 1948

Om upphävande av pappersskatten m. m.

(nr 283) om pappersskatt, samt bemyndigande för Kungl. Maj:t att i vissa fall förordna om restitution av pappersskatt, jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 25 februari 1949 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 72, hade Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels antaga vid propositionen fogat förslag till förordning angående ändring i förordningen den 11 juni 1948 (nr 283) om pappersskatt samt om fortsatt giltighet av förordningen,

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med de grunder som angivits i propositionen förordna om restitution av erlagd pappersskatt intill ett sammanlagt belopp av fyra miljoner kronor.

Utskottet, som redan i sitt betänkande nr 22 tagit ställning till vissa i propositionen föreslagna detaljändringar i förordningen om pappersskatt, hade i det nu ifrågavarande betänkandet behandlat dels förslaget om förlängning av förordningens giltighetstid, dels ock förslaget om bemyndigande för Kungl. Maj:t att i vissa fall förordna om restitution av pappersskatt.

Till utskottets behandling hade överlämnats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen:

1) de likalydande motionerna I: 252 av herr *Näsgård* m. fl. samt II: 317 av herrar *Werner* och *Svensson* i Grönvik, vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 72 måtte besluta dels att vid en eventuell förlängning av giltighetstiden av kungl. förordningen den 11 juni 1948 angående pappersskatt till § 1 mom. 2 foga sådana tillämpningsföreskrifter, att den nyhetsförmedlande tidningspressen, oavsett dess nyhetsinnehåll eller vilken samhällsgrupp som vore läsare därav, icke

belades med pappersskatt, dels att redan påförd eller av tidningarna i fråga inbetald sådan skatt skulle till dem restitueras; samt

2) de likalydande motionerna I: 255 av herr *Domö* m. fl. samt II: 320 av herrar *Hjalmarson* och *Staxäng*, vari hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 72 i vad den gällde förslag till förordning angående ändring i förordningen den 11 juni 1948 (nr 283) om pappersskatt samt om fortsatt giltighet av förordningen.

I sitt betänkande nr 22 hade utskottet redan tagit ställning till det i de båda sistnämnda motionerna framställda yrkandet om avslag å propositionen, såvitt densamma avsåge ändringar i förordningen om pappersskatt.

Vidare hade till utskottet hänvisats de under motionstiden vid riksdagens början väckta likalydande motionerna I: 218 av herrar *Öhman* och *Norling* samt II: 272 av herr *Hagberg* i Luleå m. fl., vari hemställts, att riksdagen måtte besluta upphäva de vid 1948 års riksdag antagna förordningarna om skatteskärpning på tobaksvaror, spritdrycker, vin, malt-drycker, läskedrycker, nöjen, chokladvaror, kemisk-tekniska preparat m. m., bensin, brännoljor, totalisatormedel, tipsmedel, lottsedlar och papper.

Sistnämnda båda motioner hade i förevarande betänkande upptagits till behandling endast till den del desamma innefattade yrkande om upphävande av beskattningen av papper.

Utskottet hade i det nu föreliggande betänkandet på anförda skäl hemställt,

A) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 72 — till de delar propositionen av utskottet upptagits till behandling i detta betänkande — samt i anledning av de likalydande motionerna I: 252 av herr *Näsgård* m. fl. samt II: 317 av herrar *Werner* och *Svensson* i Grönvik,

1) antaga följande

Om upphävande av pappersskatten m. m.

Förslag

till

förordning angående ändrad lydelse av 1 § 2 mom. förordningen den 11 juni 1948 (nr 283) om pappersskatt samt om fortsatt giltighet av förordningen.

Härigenom förordnas, *dels* att i 1 § 2 mom. förordningen den 11 juni 1948 om pappersskatt, vilken förordning gäller till och med den 30 juni 1949, skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels ock* att förordningen i sålunda ändrat skick skall äga fortsatt giltighet intill utgången av juni månad 1950.

(Nuvarande lydelse:)

(Föreslagen lydelse:)

1 §.

2 mom. Skatt skall — — — till riket.

2 mom. Skatt skall — — — till riket.

Vad i första stycket stadgas angående papper, som användes för tryckning av allmän nyhetstidning, skall äga tillämpning jämväl beträffande papper för tryckning av nyhetstidning med i huvudsak politiskt innehåll som i fråga om utseende och redigering kan jämföras med allmän nyhetstidning.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

2) bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med de grunder som angivits i propositionen nr 72 förordna om restitution av erlagd pappersskatt intill ett sammanlagt belopp av fyra miljoner kronor;

B) att följande motioner, nämligen:

de likalydande motionerna I: 218 av herrar Öhman och Norling samt II: 272 av herr Hagberg i Luleå m. fl., till den del motionerna avsåge frågan om upphävande av pappersbeskattningen; även som

de likalydande motionerna I: 255 av herr Domö m. fl. samt II: 320 av herrar Hjalmarson och Staxäng, i vad motionerna avsåge de delar av propositionen nr 72, som av utskottet upptagits till behandling i detta betänkande,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade anförts av herrar Velander, Wehtje och Hagberg i Malmö, vilka av angivna orsaker hemställt,

A) att riksdagen måtte

1) med bifall till de likalydande motionerna I: 255 av herr Domö m. fl. samt II: 320 av herrar Hjalmarson och Staxäng avslå Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition nr 72, i vad avsåge förlängning av giltighetstiden för förordningen den 11 juni 1948 om pappersskatt,

2) bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med de grunder som angivits i propositionen förordna om restitution av erlagd pappersskatt intill ett sammanlagt belopp av fyra miljoner kronor;

B) att följande motioner, nämligen de likalydande motionerna I: 252 av herr Näsgård m. fl. samt II: 317 av herrar Werner och Svensson i Grönvik samt de

Om upphävande av pappersskatten m. m.

likalydande motionerna I: 218 av herrar Öhman och Norling samt II: 272 av herr Hagberg i Luleå m. fl., måtte anses besvarade med vad utskottet anfört.

Herr WEHTJE: Herr talman! Den av förra årets riksdag beslutade skatten på papper var den sista av de då utskrivna nya konsumtionsskatterna. Med denna syftade man att komma upp till ett belopp för dessa skatter av sammanlagt 500 miljoner kronor.

Ätgärden ingick, som det sades, såsom ett led i den allmänt omfattade strävan att söka motverka inflationen genom en överbalansering av budgeten. Redan vid det tillfälle, då pappersskatten infördes, uttalades från många håll stor tveksamhet om skattens lämplighet. Sålunda framhölls det av utskottets talesman i debatten i fjol, att han endast med mycket stor olust gick in för pappersskatten. Andra talare, såsom från folkpartiet, uttalade sin motvilja mot förslaget eller sin tvekan vid anslutningen till detsamma. En framstående representant för majoritetspartiet anförde, att han inte var alldeles övertygad om att pappersskatten var alldeles oundgänglig för att vi skulle kunna klara kampen mot inflationen, att papper egentligen var en mycket dålig skattekölla och att han därför var närmast inställd på att ansluta sig till avslagsyrkandet.

Jag har velat erinra om detta. Jag antar, att det gångna årets erfarenheter inte förjagat olusten eller skingrat motviljan, utan förstärkt dem så, att man nu är beredd medverka till att skatten ej vidare skall tagas ut efter den 30 juni 1949.

Den enhetliga skattesatsen av 15 öre per kg medför en mycket ojämn belastning med hänsyn till papperssorternas varierande värde. Den har visat sig, nästan mera än som väntats, medföra orättvisa verkningar och en snedvridning av produktionen. Härav ha också följt svåra rubbningar i konkurrensförhållandena inom näringslivet. Riksdagen har fått påtagliga bevis härpå i de förslag som tidigare i år framlagts såväl för att föra in nya varor — såsom pappersmassan

— under pappersskatten som för att släppa fria vissa varuslag från skatten — vulkanfiber och wellit. Därmed har man avhjälpt några markanta fall, men de äro ju endast några få av många. Efter det att vi för sex veckor sedan prövade dessa fall har en stor grupp nya företagare, takpappfabrikanterna, gjort en framställning som torde vara lika väl motiverad som de av riksdagen beviljade, och flera sådana framställningar lära väl komma.

Med en stark känsla för de svårigheter, som kunna bli en följd av pappersskatten, beslöt riksdagen i fjol, att skatten skulle utgå endast för ett år, och man betonade, att man på grund av skattens tillfälliga karaktär ansåg sig kunna bortse från olägenheterna. Emellertid återkommer finansministern nu med förslag om förlängning av pappersskatten för ytterligare ett år. Varken finansministern eller bevillningsutskottet anför annat skäl härför än att det icke inträtt sådan ändring i det allmänna ekonomiska läget, att det kunde anses tillräckligt att avstå från den stabiliserande faktor, som en överbalansering av budgeten innebär, och att ett bortfall av ett så stort belopp som 50 miljoner kronor skulle få icke önskvärda konsekvenser. Men några beräkningar häröver göras icke, och någon närmare utredning av skattens verkningar får man icke.

Redan i fjol uttalades farhågor för att man, då man kommer med en sådan allmän motivering och då man ej på något sätt klarlagt eller sökt klarlägga skattens betydelse och verkningar i andra avseenden på samhällsekonomin, skulle kunna finna anledning att föreslå en förlängning av skatten nästan huru länge som helst. Nu har det första året gått, och man återkommer. Man förklarar ånyo sin olust och är beredd att utan närmare klarlägganden godtaga skatten igen med samma deklaration om dess tillfälliga karaktär som förut.

När pappersskatten i dag skall tagas under omprövning, måste man emellertid göra klart för sig, att förhållandena nu äro helt andra än för ett år sedan. Hurudan utvecklingen har varit för vår

Om upphävande av pappersskatten m. m.

pappersmasseindustri och vår pappersmassaexport är ju bekant för alla. Vad den försvårade avsättningen av pappersmassa och de kraftigt sänkta priserna betytt för vårt land ha vi nog samt fått känna på. Liksom för råvaran, pappersmassan, har nu också under det gångna året konjunkturen för papperet svängt. Avsättningssvårigheter ha yppat sig på flera av våra viktigaste marknader, och huruvida det blir möjligt för oss att sälja så mycket papper, att vi kunna hålla våra pappersbruk i full gång, är ovisst. Priserna ha redan måst sänkas över lag på ett mycket kännbart sätt.

Med denna utveckling för ögonen kan man inte rimligen bortse från faran av att lägga skatt på en vara som papper, vilken också är föremål för export. Mycket allvarligt har det ansetts vara, när skatten också måste påföras importerat papper. Farhågorna ha tidigare understrukits från många håll i de första diskussionerna, och bränslekommissionen framhöll på sin tid härom, att »man säkerligen icke, därest accis lades på importerat papper, borde förringa faran av en reciprok behandling i utlandet av svensk pappersexport».

Nu förhåller det sig ju vidare så, att ett stort antal länder, bl. a. Sverige, helt nyligen inlett tullförhandlingar i syfte att minska de hinder för varuutbytet länderna emellan som tullarna utgöra. Vid dessa förhandlingar ha från svensk sida framställningar gjorts om åtgärder för att underlätta vår export av papper till olika marknader. Dessa våra anspråk kunna lätt komma att möta motstånd genom en hänvisning till att vi själva indirekt höjt våra tullar genom pappersskatten. Vad detta skulle kunna betyda för vår pappersexport och våra exportinkomster är ju ej möjligt att uppskatta. Men att det belopp på omkring 50 miljoner kronor, som det nu är fråga om att ta ut i skatt för ett år, inte står i något rimligt förhållande till skador eller förluster på lång sikt, som kunna åsamkas oss genom försvårad avsättning eller förlorade marknader, där-om torde väl ej råda någon tvekan, detta så mycket mera som det är fråga om

varor som tillhöra vårt lands största och mest inbringande exportartiklar. År 1948 sålde vi för nära 500 miljoner kronor papper till utlandet, och dess förädlingsvärde är betydande jämfört med övriga skogsprodukters.

Herr talman! I tider, när vi alla äro eller borde vara komna till insikt om att ökad produktion och största möjliga export är den enda förutsättningen för att hålla vår standard uppe, bör väl inte inställningen vara så ensidig, att vi inför den nu aktuella frågan skjuta denna målsättning åt sidan och göra gällande, att frågan endast berör våra inre förhållanden, vår inre ekonomi. Det är en alldeles för stark överbetoning att säga, att det framför allt gäller att överbalansera budgeten även med de ca 50 miljoner kronor, som pappersskatten beräknas inbringa, och att man kan bortse från skattens verkningar i övrigt.

Herr talman! Med vad jag nu har anfört ber jag att få yrka bifall till den av herr Velander, herr Hagberg i Malmö och mig avgivna reservationen.

Herr FRANZON: Herr talman! Utskottets ställningstagande till den här frågan är ju baserat på samma motivering som ställningstagandet i de frågor, i vilka riksdagen alldeles nyss har fattat beslut. Utskottets majoritet har den uppfattningen — det får herr Wehtje förlåta oss — att det under tiden efter skatte-skärpningarnas genomförande åtminstone inte ännu har inträtt sådana förändringar i det allmänna ekonomiska läget, att det kan anses tillrådligt att för nästa budgetår förorda denna skatts borttagande.

Men om kammarens ärade ledamöter läsa utskottets betänkande i denna fråga, skola de också märka att den stora tveksamhet, som var rådande inom utskottet i fjol, då man tillstyrkte Kungl. Maj:ts förslag om pappersskatt, inte är mindre nu i år, då vi förorda att skatten skall bestå ytterligare ett år. 50 miljoner kronor som bidrag till överbalanseringen är ju ett betydligt mindre belopp än de 190 miljoner kronor, som bensinskatten

Om upphävande av pappersskatten m. m.

skulle tillföra statskassan, men dock ett betydande belopp.

Herr Wehtje nämnde verkningarna av pappersskatten. Utskottet har i sitt betänkande också redovisat den skrivelse som har kommit från Pappersbruksföreningen. Man har också redovisat motionernas innehåll, och man talar om den ojämna belastning på varorna som är en följd av att skatten uttages med ett fast belopp — 15 öre — per kilogram av råvaran, varigenom skatten kommer att utgöra en olika stor andel av den färdiga varans pris alltefter denna varas beskaffenhet. Vad som sålunda har framförts har emellertid inte varit tillräckligt för att utskottet skulle våga förordna ett omedelbart avskaffande av pappersskatten.

Frågan är mycket svårlöst. Med hänvisning till den tveksamhet som måste råda i denna fråga vill jag att kammarens ledamöter skola observera något som utskottet har sagt på s. 12 efter att ha motiverat sitt tillstyrkande av förlängningen av skattens giltighetstid. Utskottet skriver: »De i det föregående omnämnda olägenheterna med pappersbeskattning måste dock tillmätas sådan betydelse, att beskattningen i fråga bör avvecklas så snart förhållandena medgiva detta. Det torde för övrigt med visst fog kunna göras gällande, att av de vid 1948 års riksdag beslutade skatteskärpningarna är pappersbeskattningen ur olika synpunkter så otillfredsställande, att pappersskatten bör ifrågakomma bland de indirekta skatter som i första hand upphävas.»

Sedan fortsätter utskottet — och det kanske bör observeras, eftersom det avviker från vad utskottet har anfört i betänkandet om bensinskatten och övriga konsumtionsskatter — på följande sätt: »I anslutning härtil vill utskottet betona, att pappersbeskattningen av utskottet anses vara en beskattning av endast tillfällig natur, vilken egenskap särskilt markeras genom att beskattningen ursprungligen fastställts att gälla och av utskottet föreslås förlängd under en begränsad tidsperiod.»

När herr Wehtje säger att denna skatt enligt utskottets förslag kan komma

att bestå hur länge som helst är det således en betydande överdrift. Om skatten gäller för ett eller två år måste den väl anses vara av tillfällig natur, så mycket mer som utskottet i sin motivering vidare skriver: »Därest under nästkommande budgetår ändrade förhållanden skulle inträda, vilka motivera att lättnader vidtagas i fråga om den indirekta beskattningen, förväntar utskottet att Kungl. Maj:t för riksdagen framlägger förslag om upphävande av pappersskatten snarast möjligt.»

Vad innebär ett sådant uttalande från utskottets sida? Såvitt jag bedömer rätt måste det innebära att vi, eventuellt under höstriksdagen, kunna få ett förslag om pappersskattens slopande, om Kungl. Maj:t prövar frågan med anledning av de invändningar, som ha gjorts både i motionen och från Pappersbruksföreningens sida; med tanke på utskottets motivering kommer denna förening säkerligen att göra sig påmind ånyo. Ett förslag om avskaffande av skatten kan naturligtvis också framläggas i början av nästa vårsession.

I alla händelser torde det väl vara ganska klart, herr talman, att det är allas önskemål att det ekonomiska tillståndet skall bli sådant, att inte bara pappersskatten, utan även övriga konsumtionsskatter, som nyss ha beslutats bli förlängda på ytterligare ett år, skola kunna slopas nästa år. Jag kanske bör nämna att vi inom utskottsmajoriteten, och i synnerhet vi socialdemokrater, nog ha tvingats att vidtaga många impopulära åtgärder under de senaste åren. Alla dessa impopulära åtgärder ha vi tvingats att redovisa. Vi veta att de äro impopulära, och de voro ju i stor utsträckning uppe i valrörelsedebatten under föregående år, men det föreföll åtminstone mig som om det stora flertalet valmän skulle ha förstått den situation, som vi ha befunnit oss i, och även givit oss ett förnyat förtroende trots de impopulära åtgärder som läget tvingat oss att vidtaga.

Herr Velander sade nyss i en annan fråga, att man egentligen inte behövde ta ut dessa skatter för att nå samhälls-

Om upphävande av pappersskatten m. m.

ekonomisk balans eller skydda vårt penningvärde, utan att det bara är trängtan och trånad att konfiskera kapital som utgör motivet för ett bibehållande av de skärpta konsumtionsskatterna. Detta är en överdrift, som kanske kan gå an i en mera politiskt betonad debatt än denna, men inte i en allvarlig debatt om en sakfråga, där det gäller en beskattning av tillfällig natur. Vi äro ju överens om att frågan bör kunna lösas på ett annat sätt ett kommande år, och då tycker jag att vi borde kunna bli ganska eniga, i synnerhet som utskottet har skrivit så som jag nyss citerade. Man märker också att utskottet är mera enigt i denna fråga än i den föregående frågan. I den föregående frågan, som gällde bensinskatten och bensinransoneringen, var det nio reservanter, men i denna fråga är det endast tre.

Herr talman! Med det sagda ber jag att få yrka bifall till utskottets betänkande.

Herr WEHTJE: Herr talman! Jag är alldeles på det klara med att det har rätt tveksamhet inom utskottet, och detta har även utskottsmajoriteten givit uttryck åt, men det är ju beklagligt att tveksamheten inte har tagit sig uttryck i själva beslutet, som enligt mitt förmenande, efter vad jag förut har anfört, borde gå ut på ett slopande av skatten.

Jag vill peka på hur fort utvecklingen kan gå. Herr Franzon säger att man i utskottsbetänkandet har infört en säkerhetsventil; man har velat öppna en möjlighet för att skatten skall kunna slopas redan under nästa budgetår, om ändrade förhållanden inträda och ett slopande kan anses motiverat. Jag vill dock påminna om att riksdagen ungefär vid denna tid i fjol fattade beslut om prisutjämningsavgifter. Hur fort ändrade sig inte förhållandena! Redan på hösten — alltså vid en tidpunkt motsvarande den då man tänker sig att pappersskatten skulle kunna behöva upphävas — undergingo förhållandena en sådan förändring att prisutjämningsavgifterna mycket snart fingo tagas bort. Frågan är, om de inte uttogos ett halvt år för länge.

Just sådana skadeverkningar, som härigenom kunna ha uppstått, är det som jag menar att man bör sträva efter att undvika i detta fall. För att få ett exempel kunna vi se på hur fort utvecklingen på pappersfronten har gått. Inte längre tillbaka i tiden än i februari månad, då propositionen lämnades, var priset på blekt sulfatmassa så pass högt, att man ansåg sig behöva ge en subvention med 50 kronor för att komma ned till globalpriset, 470 kronor. Vet herr Franzon vad priset är i dag? Nu köper man för 460 kronor. Genom subvention kommer priset ned till 410 kronor! Detta visar emellertid att pappersmassepriset på dessa tre månader har fallit till ett lägre värde än det man över huvud taget tänkte sig möjligt när propositionen lades fram. Så fort kan det gå, och jag beklagar mycket att man inte här inser att det är bäst att vara på den säkra sidan och att staten avstår från denna inkomst för att inte för vår allra viktigaste exportindustri ev. förstöra möjligheterna att upprätthålla den för oss så nödvändiga exporten.

Herr VELANDER: Herr talman! Herr Franzon var icke nöjd med en passus i mitt sista anförande, som gällde det förra ärendet på föredragningslistan, om vad det innebär att täcka de statliga investeringarna med skattemedel. Jag utgår ifrån att det, som jag på den punkten yttrade, var fullkomligt adekvat och oemotsägligt. Det innefattade inte någon sådan beskyllning som att t. ex. herr Franzon, som då inte stod på samma linje som jag, fullföljde rena konfiskeringssynpunkter.

Jag tycker, att det var onödigt att herr Franzon i detta ärende tog upp ett avsnitt av debatten i det förra ärendet, helst som vad jag där yttrade utgjorde, som jag antydde nyss, ett objektivt angivande av vad täckningen av kostnaderna för de statliga investeringarna med skattemedel faktiskt innebär, nämligen på lång sikt en allmän socialisering.

Herr ÖHMAN: Herr talman! Jag ber med hänvisning till de motiveringar,

Om skatt på s. k. kolererad veckopress.

som jag anförde under behandlingen av föregående ärende, att få yrka bifall till motionen nr 218 i denna kammare.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende på det nu föredragna betänkandet yrkats 1:o) att vad utskottet hemställt skulle bifallas; 2) att kammaren skulle bifalla den vid betänkandet avgivna reservationen; samt 3:o) att utskottets hemställan skulle avslås.

Därefter gjordes propositioner enligt berörda yrkanden; och förklarades propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

Om skatt på s. k. kolorerad veckopress.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 40, i anledning av väckta motioner angående skatt på s. k. kolorerad veckopress.

I de vid riksdagens början väckta, till bevillningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 26 av herrar *Gustaf Elofsson* och *Karl Persson* samt II: 25 av herr *Johnsson* i Skoglösa m. fl. hade hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning angående införande av skatt på s. k. kolorerad veckopress samt att förslag därom måtte föreläggas redan innevarande års riksdag.

Utskottet hade i det nu föredragna betänkandet på återopade grunder hemställt, att de likalydande motionerna I: 26 av herrar *Gustaf Elofsson* och *Karl Persson* samt II: 25 av herr *Johnsson* i Skoglösa m. fl. icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade anmälts av herrar *Niklasson* och *Jonsson* i Skedsbygd, vilka likväl ej antytt sin åsikt.

Herr **ELOFSSON, GUSTAF**: Herr talman! Vid flera tillfällen, när frågan om statsverkets inkomster har debatterats här i riksdagen, har finansministern

sagt: Äro ni med om att här i riksdagen besluta utgifter, så få ni också anvisa vilken väg man skall gå för att få inkomster! Jag har också här försökt att visa en väg, på vilken finansministern kunde tillföra statsverket en inkomst av mellan 15 och 18 miljoner kronor om året.

Vi veta alla att den press, som kallas för den kolorerade veckopressen, inte är av en så förnämlig art att man bör vara rädd för att lägga en liten skatt på den. Den s. k. kolorerade veckopressen har säkerligen i vårt land i många fall genom de artiklar, som ungdomen så gärna studerar, bidragit till att ungdomen har förts in på brottets bana. Jag vill bara hänvisa till sådana tidningar som *Pin up*, *Top Hat* och *Cocktail* m. fl. Jag skulle kunna räkna upp oändligt många sådana artiklar, och jag tror inte, om ni läsa dessa tidskrifter, mina damer och herrar, att ni vilja stiga upp här och säga, att detta är nyttig lektyr för svenska folket.

Här är ett tillfälle att skapa en skatteinkomst för det svenska statsverket och få ned den tidningsupplaga, som för närvarande är uppe i mer än 200 miljoner exemplar om året. Jag tror att vi skulle göra hela det svenska folket nytta om vi här i riksdagen ginge in för att belägga dessa tidningar med en, inte alltför liten utan ganska hård beskattning. Ungdomen har numera rätt kraftiga avlöningar och gott om pengar, och den står i kö vid tidningskioskerna om kvällarna de dagar då tidningarna komma ut för att skaffa sig denna lektyr. Jag tror inte, herr talman, att vi göra dessa ungdomar en tjänst genom att låta dessa tidningar florerar på sätt som nu sker, utan jag tror att vi böra försöka att på något sätt dämna upp detta genom att skattbelägga dessa tidningar.

Så stor förmåga som finansministern har att fundera ut alla möjliga sorters skatter tror jag inte, som han velat göra gällande, att det enda hindret för honom att skattbelägga dessa tidningar är att han inte kan fundera ut något sätt att göra det på. Om han bara bryr sin hjärna kan han nog finna ett medel att

Ang. nöjesskatten för biografföreställningar.

taga ut denna skatt, som så väl behövs för statskassan. Om det skulle vara så att finansministern får in för mycket pengar, så tror jag det skulle vara en bättre förtjänst för vårt land att vi toge in pengarna på den här skatten och i stället minskade skatterna på annat håll.

Herr talman! Jag skall inte ställa något yrkande — det vore ju meningslöst, då man från utskottets sida inte har velat vara med om att förverkliga denna intäkt till statskassan. Men jag skulle vilja vädja till finansministern att han ser till att den kolorerade veckopressen blir skattbelagd och tillför statskassan ett välbehövligt tillskott. Jag tror att vi därmed skulle göra en mycket stor tjänst inte bara åt den svenska ungdomen, utan också åt hela vårt fosterland.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, bifölls vad utskottet i det nu ifrågavarande betänkandet hemställt.

Ang. nöjesskatten för biografföreställningar.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 41, i anledning av väckta motioner angående sänkning i vissa fall av nöjesskatten för biografföreställningar, m. m.

Till bevillningsutskottet hade hänvisats följande vid riksdagens början väckta, av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen:

1) de likalydande motionerna I: 103 av fru *Svensson* m. fl. samt II: 121 av herrar *Ericsson* i Näs och *Larsson* i Luttra, vari hemställts, att riksdagen måtte besluta att sänka nöjesskatten vid biografföreställningar till högst 20 procent, där sådana arrangerades av samlingslokalägande föreningar;

2) motionen I: 217 av herr *Nordenson*, vari hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en utredning om möjligheten att åstadkomma en sänkning av nöjesskatten för biografföreställningar och att Kungl. Maj:t måtte för riksdagen sna-

rast möjligt framlägga förslag i ärendet; samt

3) motionen II: 271 av herrar *Spångberg* och *Ericsson* i Näs, vari hemställts, att riksdagen måtte besluta, att 20 procent av de skattebelopp, som influtit vid visning av svensk film, skulle på lämpligt sätt direkt och omedelbart tillföras vederbörande svenska producent.

Utskottet hade i det nu föredragna betänkandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen — i anledning av motionerna I: 217 av herr *Nordenson* samt II: 271 av herrar *Spångberg* och *Ericsson* i Näs ävensom de likalydande motionerna I: 103 av fru *Svensson* m. fl. samt II: 121 av herrar *Ericsson* i Näs och *Larsson* i Luttra — måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhänga, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning beträffande de i förutvarande motioner berörda spörsmålen samt därefter för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Herr ANDERSSON, ELON: Herr talman! Jag skall inte ställa något yrkande, men jag kan inte motstå min arga lust att säga några ord i anledning av utskottets motivering och det förslag om utredning, vari denna motivering utmynnar.

Utskottet erinrar om att den svenska filmen är en viktig kulturfaktor i det svenska samhället. Jag har ingenting att erinra mot det påståendet. Vidare säger utskottet att den svenska filmproduktionen för närvarande befinner sig i ett svårt läge. Om den saken kan jag inte yttra mig, men jag såg här om dagen en förteckning över produktionsplaner för svensk film under det kommande året, och den förteckningen gav inte det intrycket, att filmproduktionen befinner sig i nedgång. Jag är på det klara med att utskottet har rätt då det säger, att det är möjligt att den av 1948 års riksdag genomförda skärpningen av nöjesskatten har bidragit till ett försvårande av filmindustriens produktion. För min del tror jag dock att man får söka de förnämsta orsakerna i andra ting.

Ang. nöjesskatten för biografföreställningar.

Jag tror det är en internationell företeelse att filmindustrien för närvarande har det trångt.

Men det är inte om den saken, herr talman, som jag skulle vilja säga några ord, utan om fortsättningen av utskottets motivering.

Utskottet accepterar således såsom sin tes, att det är den höjda nöjesskatten som har vållat filmens förmenta svåra kris. Utskottet påpekar vidare att denna skärpta indirekta beskattning enligt vad utskottet har framhållit i ett tidigare betänkande, som kammaren nyss har debatterat, är av tillfällig natur och att det givetvis inte är uteslutet att den svenska filmproduktionens aktuella problem i viss utsträckning kunna lösas genom en återgång till den skattesats som gällde före februari 1948. Detta är således det medel, som utskottet i första hand rekommenderar för att återföra filmens ekonomiska förhållanden till mera sunda banor.

Om det förhåller sig på det sättet, så hade det enligt min mening legat närmast till hands att man hade avvaktat möjligheterna till en avlösning av denna tillfälliga höjning av nöjesskatten innan man hade rekommenderat en statlig utredning om möjligheterna att på annat sätt skaffa statligt stöd åt svensk filmproduktion. »Med hänsyn till vad i det föregående anförts,» säger utskottet, »är det dock enligt utskottets mening önskvärt att frågan om statligt stöd åt svensk filmproduktion närmare överväges.»

Vad är det som i det föregående anförts? Jo, att det är den skärpta nöjesbeskattningen som — i varje fall till en betydande del — vållar filmens svåra kris och att denna beskattning är av tillfällig natur. På grund av att den är av tillfällig natur hemställer utskottet om utredning angående statligt stöd åt filmen!

Herr talman! Jag tycker att den motiveringen i varje fall inte är logisk och således knappast är tillräcklig att bygga ett förslag om utredning på.

Förhållandet är likartat i den andra delen av betänkandet, där utskottet för-

ordar en utredning med anledning av väckta motioner om att sådana föreningar, som äro ägare till samlingslokaler, skola få en lägre nöjesskatt för sina biografföreställningar än andra biografer. Det erinras i betänkandet om att man tidigare har ansett att lindringar i nöjesskatten inte borde beviljas ideella organisationer eller organisationer, som ha till uppgift att tillhandahålla samlingslokaler, i sådana fall då nöjestillställningen till huvudsaklig del utgöres av dans eller biografföreställning. Den ståndpunkten är utskottet nu berett att rucka på. Det må vara hänt! Men utskottet erinrar i samband därmed om de olägenheter i konkurrenshänseende, som genom en dylik nedsättning i nöjesbeskattningen skulle komma till stånd, och att därför andra vägar till finansieringen av stöd åt föreningar som äga samlingslokaler måhända böra sökas.

Utskottet avisar således såsom olämplig den tanke, som har framförts i motionerna om stöd åt de ideella föreningar som det här är fråga om. Men icke desto mindre hemställer utskottet om en utredning angående det yrkande, som framställs i motionerna. Det tycker jag också är en rätt ologisk slutsats; motiveringen borde knappast ha föranlett ett utredningsyrkande.

Jag skulle, herr talman, vilja i detta sammanhang också erinra om en princip som bevillningsutskottet tidigare har mycket bestämt förfäktat och fått kamrarna att följa, nämligen att ifall det finns en verksamhet, som av en eller annan anledning kan vara förtjänt av det allmännas stöd, skall det stödet lämnas *inte* genom undantagsbestämmelser i fråga om beskattningen, utan genom direkta anslag.

Jag tycker som sagt, herr talman, att utskottets motivering för ett utredningsyrkande snarare borde ha lett utskottet fram till ett yrkande om avslag på de föreliggande motionerna. Utskottet har emellertid inte kommit till det resultatet, och jag skall inte heller framställa något i förevarande läge sannolikt fåfängt yrkande om avslag. Men, herr talman, det finns olika slag av ut-

Ang. nöjesskatten för biograföreställningar.

redningsäskanden. Det finns sådana som äro så angelägna och starkt motiverade, att de utan tveksamhet böra effektueras av Kungl. Maj:t. Det finns också andra, som äro så svagt motiverade, att det förefaller givet, att Kungl. Maj:t skall ta sig en funderare på saken, innan den begärda utredningen effektueras. Jag har den alldeles bestämda uppfattningen, att den utredning, som utskottet här förordar och som riksdagen förmodligen kommer att begära, är av det senare slaget. I stället för att yrka avslag, vilket i den föreliggande situationen naturligtvis är alldeles meningslöst, skall jag därför sluta med att uttala en varm förhoppning, att den utredning, som utskottet förordat, inte måtte komma till stånd, även om kammaren beslutar att begära den.

Herr SJÖDAHL: Herr talman! Jag får erkänna, att detta betänkande av bevillningsutskottet är frukten av en kompromiss, och frukter av kompromisser äro inte alltid så särdeles lyckade. Jag beklagar bara att den vishet, som utskottets vice ordförande i vissa avseenden besitter, icke ställdes till utskottets förfogande, då det mödosamt försökte åstadkomma denna kompromiss. Hade så varit fallet, hade utskottets motivering kanske varit utformad på ett sådant sätt, att det tillfredsställt även vice ordföranden, som denna gång svek sin viceordförandeplikt.

Det rådde olika meningar i bevillningsutskottet. Det fanns de som tänkte sig att man skulle kunna gå fram skattevägen. Om kammarens ledamöter läsa detta betänkande med omsorg, märka de nog att här finnas en hel del utdragna tänder, och de tänder som äro utdragna äro just de som i det ursprungliga utkastet till betänkande rekommenderades, nämligen att man skulle gå fram på skattevägen. Bevillningsutskottet är säkerligen fortfarande av den meningen, att man inte skall ge understöd vare sig åt svensk film eller åt ägare av församlingslokaler skattevägen, utan man anvisar lämpligheten att söka andra utvägar.

Nu är det ju så, att bevillningsutskottet är ett enkelt skatteutskott. Det har inte den höga ställning som t. ex. en viss avdelning inom statsutskottet har, vilken är något slags riksdagens kulturavdelning. Nu har emellertid bevillningsutskottet fått till sig överlämnade en del motioner, där man syftar till ett stöd åt filmindustrin eller den rekommendabla saken att anordna och bibehålla samlingslokaler här i landet. När talmännen i bägge kamrarna hade hänvisat motionerna med denna innebörd till bevillningsutskottet, ansåg utskottet att den borde göra något åt saken.

Vi äro väl ändå ense i kammaren om att det är ytterst önskvärt, att en svensk filmproduktion upprätthålles. Det skulle vara mycket olyckligt, om den produktionen helt lades ned och vi till äventyrs skulle vara uteslutande hänvisade till utländsk film. Jag vill ingalunda på något sätt göra gällande, att de svenska filmerna alltid stå på så hög nivå, men inte heller de utländska filmerna äro genomgående av någon mera förnämlig kvalitet. Jag tror att det är av värde att man bereder den stora svenska allmänheten möjlighet att se även svenska filmer. Det har utskottet ansett sig inte kunna bortse från, och därför har det förmenat, att man å ena sidan bör undersöka det behov som kan förefinnas av stöd åt den svenska filmindustrin och å andra sidan vilka vägar man bör beträda för att ge det stödet, om behovet är uppenbart.

Vad samlingslokalerna beträffar, har utskottet visserligen sagt, att man kan pröva utvägen att uttaga mindre skatt för filmer, som visas på en allmän samlingslokal, men utskottet tror inte på den utvägen. Men det är ju önskvärt inte bara att man bygger sådana lokaler utan också att de kunna bestå som samlingslokaler. Det är ett utomordentligt starkt folkligt intresse, som utskottets vice ordförande säkerligen gärna vill bestyrka. Under sådana omständigheter har utskottet i sitt uttalande visat en allmänt välvillig inställning gentemot dessa viktiga institutioners möjlighet att leva. Det är uppenbart, att utskottet kun-

Ang. prisutjämningsavgifter.

nat visa sin välvilja i motiveringen men slutat med ett avstyrkande, men utskottet har föredragit att låta välviljan komma till synes både i motiveringen och i själva klämman. Herr vice ordföranden i utskottet är ju en så politiskt erfaren man, att han vet att skillnaden mellan de två sätten att skriva är relativt liten!

Vi tro alltså, herr talman, i bevillningsutskottet icke att det i de båda fallen är någon möjlighet att gå skattelindringsvägen, men utskottet har ansett det av värde att mera allmänt anbefalla Kungl. Maj:t att pröva dessa ting och eventuellt föreslå stöd åt den svenska filmproduktionen, om den inte kan existera på annat sätt, och se till att samlingslokaler inte bara byggas utan också kunna upprätthållas. Något annat ligger det inte i detta utskottsbetänkande.

Jag yrkar, herr talman, bifall till utskottets förslag.

Herr KARLSSON, GUSTAF: Herr talman! Jag kan naturligtvis inte ge mig in på att krialäsa bevillningsutskottets betänkande, och den sena timmen skall avhålla mig från att bemöta herr Elon Anderssons anförande. Jag tror emellertid att vårt land lika litet som våra nordiska grannländer kan underlåta att ägna frågan om stöd åt filmproduktionen uppmärksamhet. Våra grannländer ha givit sin inhemska filmproduktion ett mycket effektivt stöd, och jag tror inte att vårt land kan undgå att göra det, om inte den svenska filmen skall förflackas i ännu högre grad än vad som tendensen visar kan bli fallet.

Jag begärde ordet närmast för att inte herr Elon Anderssons vädjan till finansministern skulle stå alldeles oemotsagd. I stället för att såsom herr Andersson hemställa, att riksdagens — som jag hoppas — enhälliga beslut om en begäran om utredning inte måtte effektueras, vill jag rikta en vädjan till finansministern att han med hänsyn såväl till filmens läge som till samlingslokalernas betydelse låter denna utredning komma till stånd så snart som möjligt och att denna fråga får en positiv lösning.

Häri instämde herr *Andersson, Jones Erik*.

Herr ANDERSSON, ELON: Ja, herr talman, jag vill bara med tillfredsställelse konstatera, att herr Sjödahl medgav, att alla tänder voro utdragna ur detta utskottsbetänkande. Det som kammaren har framför sig och statsrådet och chefen för finansdepartementet får pröva, är således ett tandlöst utskottsbetänkande!

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande betänkande hemställt.

Ang. prisutjämningsavgifter.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående prisutjämningsavgift m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 24 mars 1949 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 178, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över folkhushållningsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att lämna Kungl. Maj:t fortsatt bemyndigande för tiden till och med den 30 juni 1950 att, med iakttagande av vad i propositionen anförts, meddela föreskrifter om uttagande av prisutjämningsavgift samt att godkänna vad föredragande statsrådet föreslagit beträffande dispositionen av influtna prisutjämningsavgifter.

Till utskottets behandling hade överlämnats de i anledning av propositionen väckta likalydande motionerna I: 297 av herr *Mannerskantz* m. fl. samt II: 376 av herrar *Stattin* och *Nilsson* i Svalöv, vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 178 — med beaktande av vad i motionerna anförts beträffande prisregleringen på hemmamarknadens område — måtte avslå Kungl. Maj:ts begärda bemyndigande att — för tiden t. o. m. den 30 juni 1950 — meddela föreskrifter om uttagande av prisutjämningsavgift.

Ang. prisutjämningsavgifter.

Utskottet hade i det nu föreliggande betänkandet hemställt, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 178,

1) med avslag å de likalydande motionerna I: 297 av herr Mannerskantz m. fl. samt II: 376 av herrar Stattin och Nilsson i Svalöv lämna Kungl. Maj:t fortsatt bemyndigande för tiden till och med den 30 juni 1950 att, med iakttagande av vad i propositionen anförts, meddela föreskrifter om uttagande av prisutjämningsavgift; samt

2) godkänna vad föredragande statsrådet föreslagit beträffande dispositionen av influtna prisutjämningsavgifter.

Reservation hade anmälts av herrar *Velander*, *Wehtje* och *Hagberg* i Malmö, vilka under hänvisning till de likalydande motionerna I: 297 av herr Mannerskantz m. fl. samt II: 376 av herrar Stattin och Nilsson i Svalöv ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 178, såvitt den avsåge fortsatt bemyndigande för Kungl. Maj:t att för tiden till och med den 30 juni 1950 meddela föreskrifter om uttagande av prisutjämningsavgift.

Herr **VELANDER**: Herr talman! Under de senaste åren har riksdagen bemyndigat Kungl. Maj:t att, när behov därav ur prispolitiska synpunkter prövas föreligga, meddela föreskrifter om uttagande av prisutjämningsavgift för varor, som utföras ur riket. Detta bemyndigande har inte kommit till användning i någon större omfattning. Föreskrifter om prisutjämningsavgift ha sålunda utfärdats endast beträffande trävaror och trämassa, och sedan förliden höst har sådan avgift uttagits endast beträffande trävaror.

Nu har ifrågasatts, att bemyndigandet skulle förnyas för det kommande budgetåret. Utskottet har för sin del varit mycket tveksamt inför detta förslag, vilket framgår av utskottets yttrande. Utskottet uttalar nämligen, att det givetvis för närvarande inte är möjligt att med säkerhet avgöra, huruvida behov av ett

fortsatt uttagande av prisutjämningsavgifter kommer att föreligga under nästa budgetår. Vidare säger utskottet, att då det i de väckta motionerna har uttalats farhågor för att ett fortsatt uttagande av prisutjämningsavgifter kunde komma att medföra svårigheter för trävaruexporten, anser sig utskottet böra understryka, att ett bifall till propositionen icke innefattar något ställningstagande till frågan, i vilken utsträckning prisutjämningsavgifter skola uttagas under nästa budgetår. Slutligen säger utskottet, att utskottet förväntar, att Kungl. Maj:t med uppmärksamhet följer utvecklingen på exportmarknaden och, därest prisutjämningsavgiftens bibehållande skulle visa sig medföra svårigheter för exporten, vidtager de ändringar i fråga om utgående prisutjämningsavgifter, som kunna anses påkallade.

Utskottet har således sökt att möta motionärerna på halva vägen. Man kan dock ifrågasätta, om det är tillräckligt. Det förefaller som om vi här skulle röra oss på ett område, där man bör sträva efter att i snabbaste möjliga tempo eliminera allt vad regleringar och dirigeringar heter. Dessa regleringar böra inte få bli ett hinder för en anpassning och en återgång till normala och stabila förhållanden. Genom regleringar kommer man inte fram till någon naturlig och sund balans.

Departementschefen faller tillbaka på att prisutjämningsavgiftens syfte är att förhindra, att höga utlandspriser på vissa varor skola utöva ett stegrande inflytande på de inhemska priserna på samma varor. Han gör vidare gällande, att det är fara för att exportpriserna för vissa sortiment av trävaror komma att ligga i ett sådant läge i förhållande till inlandspriserna, att prisutjämningsavgiften behövs såsom ett utjämmande moment. Det kan hända att det ligger nägonting i detta departementschefens uttalande. Det förefaller mig dock, som om det inte innefattar något verkligt klarläggande och därför icke hela sanningen.

Man kan för närvarande, såvitt jag har mig bekant, inte göra gällande, att

Ang. prisutjämningsavgifter.

spänningen mellan exportpriserna och hemmamarknadspriserna är tillnärmelsevis så stor som prisutjämningsavgiftens belopp. Detta gäller särskilt beträffande de lägre sortimenten eller kvaliteterna trävaror, och när det gäller att tillgodose hemmamarknadens behov av trävaror exempelvis för byggnadsändamål, bör man väl främst taga sikte på att använda de lägre kvaliteterna, medan de högre kvaliteterna i företagets och det allmännas intresse disponeras för export. Det förhåller sig också så, att lagerhållningen är av den omfattningen, att vissa exportföretag gärna begagna sig av möjligheten, i den mån den nu föreligger, att avsätta en del av sina varor på hemmamarknaden. Man kan vidare befara ytterligare prisförskjutning nedåt, när det gäller exportmarknaden, varigenom departementschefens resomang blir än mindre tillämpligt. Det förefaller alltså, som om det riktigaste måste vara att helt eliminera prisutjämningsavgiften. De svenska trävaruföretagens exportorganisationer ha också på sin tid i framställningar till Kungl. Maj:t begärt att de skola återfå sin fulla frihet på ifrågasvarande område.

Jag vill på grund av det anförda yrka bifall till den vid utskottets betänkande fogade reservationen. Jag hyser visserligen god tillit till departementschefen med hänsyn till det sätt på vilket han nog får förutsättas vara benägen att se på dessa problem, och jag tror sålunda inte att departementschefen kommer att missbruka det bemyndigande, som riksdagen tilläventyrs genom ett bifall till propositionen kommer att lämna honom, men jag har velat säga, att jag anser det vara fullkomligt onödigt att i nuvarande läge meddela ett sådant bemyndigande.

Herr ANDERSSON, ELON: Herr talman! Med den utomordentliga tillit till departementschefen, som herr Velander i slutet av sitt anförande förklarade sig ha, förefaller det, som om riksdagen utan tvekan skulle kunna bifalla utskottets förslag utan att »någon större olycka inträffar», för att använda herr Velanders egen terminologi.

Då herr Velander säger, att det intet finns några risker för att inte hemmamarknadsbehovet skulle bli väl tillgodosett, om prisutjämningsavgiften slopades, vill jag erinra herr Velander om att en hans partivän i utskottet motiverade sitt yrkande om avslag på Kungl. Maj:ts proposition från helt motsatta utgångspunkter. Men om de förhållanden på hemmamarknaden inträffa, som enligt vad herr Velander tror redan äro för handen, bör det uttalade förtroendet för departementschefen leda till visshet om att departementschefen då skall beakta de erinringar, som utskottet gör i sitt betänkande angående möjligheten och önskvärdheten av att under sådana förhållanden och därest svårigheter inträffa för exporten vid ett bibehållande av prisutjämningsavgifterna avskaffa desamma.

Med åberopande av utskottets motivering och med stöd av den välvilliga hållning, som herr Velander själv har intagit till frågans fortsatta behandling, hemställer jag, herr talman, om bifall till utskottets förslag.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, gjordes propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu föredragna betänkandet hemställt samt vidare därpå att kammaren skulle dels, med godkännande av den vid betänkandet avgivna reservationen, avslå utskottets hemställan i punkten 1, dels ock bifalla utskottets hemställan i punkten 2; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogos ånyo bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 33, i anledning av fullmäktiges i riksbanken förslag till vissa ändringar i lagen den 30 juni 1934 för Sveriges riksbank och i bankoreglementet m. m.;

nr 34, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag till vissa ändringar av reglementet för riksgäldskontoret;

nr 35, i anledning av styrelsens för riksdagsbiblioteket framställning i fråga om arvoden till styrelsens suppleanter; samt

nr 37, med förslag till ändrad lydelse av § 10 instruktionen för riksdagens revisorer av stats-, banko- och riksgälds-verken.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande bankoutskottets utlåtande nr 38, angående regleringen för budgetåret 1949/50 av utgifterna under huvudtiteln Riksdagen och dess verk m. m.

Punkterna 1—4.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 5.

Lades till handlingarna.

Punkterna 6—17.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo bankoutskottets utlåtanden:

nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändring i 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente, m. m.;

nr 40, i anledning av delegerades för riksdagens verk framställning i fråga om viss ändring i 1947 års allmänna tjänstepensionsreglemente för riksdagens verk, m. m.; och

nr 41, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av pensionsförhållandena för vissa befattningshavare, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bankoutskottet, jämte en i ämnet väckt motion.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

På framställning av herr talmannen beslöts att handläggningen av återstående ärenden på föredragningslistan skulle uppskjutas till ett annat sammanträde.

Anmälades och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 252, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningsskatt å spritdrycker;

nr 253, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 72, såvitt propositionen avser förlängning av giltighetstiden för förordningen den 11 juni 1948 (nr 283) om pappersskatt, samt bemyndigande för Kungl. Maj:t att i vissa fall förordna om restitution av pappersskatt, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 254, i anledning av väckta motioner angående sänkning i vissa fall av nöjesskatten för biografföreställningar, m. m.; och

nr 255, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående prisutjämningsavgift m. m.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 265, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av en statlig affärsbank m. m.

Justerades ytterligare protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 1.23 på natten.

In fidem
G. H. Berggren.

Interpellationssvar.

Herr talman.

I en med första kammarens tillstånd framställd interpellation har herr R. Anderberg till mig riktat den frågan, huruvida jag är beredd att medverka till att mindre förpliktande karaktär gives åt de direktiv till skoldistriktet angående den inbördes belägenheten av tjänstebostäder för folkskolans lärare, som skolöverstyrelsen skulle ha utfärdat.

Såsom svar på denna fråga får jag anföra följande.

Enligt gällande boställsordning för folkskolans lärare skall tjänstebostad vara förlagd till särskilt hus i skolans närhet. I ett fall medges undantag från denna regel, i det bostaden får inrymmas i skolhuset, om detta är avsett för endast en läraravdelning. Vidare stadgas i boställsordningen att, därest flera tjänstebostäder äro inrymda i samma hus, de skola vara väl avskilda från varandra och, där förhållandena så medgiva, försedda med var sin ingång.

Dessa bestämmelser återfunnos redan i den första boställningsordningen för folkskolans lärare, som utfärdades år 1918. 1941 års lärarlönesakkunniga, som framlagt förslaget till den nu gällande boställsordningen, omtalade i sitt betänkande i frågan, att det från lärarhåll påyrkats, att bestämmelse måtte införas om att tjänstebostad alltid skulle byggas i särskilt hus, d. v. s. endast en bostad i varje hus. I anledning härav anförde de sakkunniga följande.

»De sakkunniga ha icke funnit tillräckliga skäl att — ehuru givetvis hinder icke möter för skoldistrikt att förlägga tjänstebostad på sådant sätt — föreslå en föreskrift därom. Däremot vilja

de sakkunniga uttala, att det torde överensstämma med den nu rådande allmänna tendensen, att tjänstebostäder, när de inredas i samma hus, förläggas bredvid varandra och icke den ena över den andra.»

När de sakkunniga härefter föreslog statsbidrag till uppförande av tjänstebostäder, utgingo de vid sina beräkningar från byggnadskostnaderna för ett hus av trä, inrymmande två tjänstebostäder bredvid varandra. I den proposition till riksdagen (nr 356 år 1946), vari Kungl. Maj:t framlade förslag beträffande huvudgrunderna för den nya boställsordningen samt beträffande statsbidrag till tjänstebostäder för folkskolans lärare, återgavos utan kommentar från departementschefens sida lärarlönesakkunnigas nämnda yttrande och deras redogörelse för sina beräkningsgrunder för statsbidraget. En redogörelse för beräkningsgrunderna intogs även i statsutskottets utlåtande i anledning av propositionen. Utskottet gjorde intet uttalande angående den nu förevarande beräkningsgrunden. Ej heller i riksdagens skrivelse i anledning av propositionen upptogs frågan till diskussion.

I juli 1947, då boställsordningen varit i kraft ungefär ett halvt år, fann sig skolöverstyrelsen böra delgiva folkskolinspektörerna vissa synpunkter på aktuella frågor i anledning av de nya bestämmelserna. I anledning härav utsändes det av interpellanten nämnda cirkuläret till inspektörerna, vari anfördes bland annat följande.

»Boställsordningen innehåller ganska detaljerade bestämmelser om tjänstebostädernas storlek, inredning och beskaffenhet i övrigt. Ytterligare anvisningar i

dess avseenden kunna därför måhända anses obehövlige. Då emellertid från olika håll framförts önskemål om att typritningar till tjänstebostäder måtte tillhandahållas skoldistriktet, har överstyrelsen tagit frågan härom under övervägande. Överstyrelsen har i så måtto ansett sig böra tillmötesgå dessa önskemål, att överstyrelsen låtit utarbета några *plantyper* till tjänstebostäder. Dessa äro avsedda att genom Eder utlånas till skoldistriktet för att tjäna till ledning vid upprättandet av ritningsförslag. Överstyrelsen vill särskilt framhålla, att denna åtgärd icke får betraktas som direktiv för åstadkommande av enhetliga bostadstyper utan främst har till syfte att lämna anvisningar om vilka utrymmen, som böra inrymmas i en familjebostad. Som redan nämnts böra arkitekter anlitas för uppgörande av ritningar. Det bör sålunda ankomma på dem att i samråd med uppdragsgivaren inom ramen för bestämmelserna i gällande boställsordning söka få fram efter förhållandena på respektive orter anpassade bostadstyper.

Om överstyrelsen sålunda icke anser sig böra förorda någon viss bostadstyp, kan det dock sägas, att överstyrelsen med dessa typritningar velat framhålla lämpligheten av att tjänstebostäder, då flera sådana inrymmas i samma byggnad, böra förläggas intill varandra och icke den ena över den andra. Med en sådan förläggning av lägenheterna möjliggöres, att skilda värmetekniska anläggningar kunna installeras för varje bostad, en anordning som ur olika synpunkter är att förorda.

På detta sätt planlagda bostäder torde bäst tjäna såväl skoldistriktens som lärarnas intressen, då härigenom eljest ofta oundvikliga irritationsmoment kunna undvikas.»

Såsom interpellanten påpekar har frågan också generellt behandlats av skolöverstyrelsen i dess publikation »Aktuellt från skolöverstyrelsen», 1948 häftet 1—2. Därvid har överstyrelsen bland annat uttalat, att den är av den uppfattningen, att tjänstebostäder, som inrymmas i samma byggnad, böra förläggas bredvid varandra i ett eller två plan.

Vidare har överstyrelsen anfört bland annat följande.

»1941 års lärarlönesakkunniga ha också i sitt betänkande med förslag till boställsordning för folkskolans lärare m. m. (SOU 1946: 8) uttalat sig för en dylik förläggning av tjänstebostäder. De ha jämväl vid sina beräkningar av statsbidragets storlek utgått från kostnader för bostadshus av sådan typ. Mot de sakkunnigas uttalande och förslag i berörda avseenden ha Kungl. Maj:t och riksdagen ej haft något att erinra.

Skoldistriktet synas allmänt inse betydelsen av att boställsordningens föreskrift att tjänstebostäder skola vara väl avskilda från varandra iakttagas. Hittills i samband med ansökningar om statsbidrag slutligt granskade ritningar till tjänstebostäder (omkring 200) ha, där man av kostnadsskäl ej ansett sig böra förlägga endast en lägenhet i varje byggnad, med ett fåtal undantag varit upprättade i huvudsaklig överensstämmelse med de principer, som komma till uttryck i de av överstyrelsen utarbetade plantyperna. Då så ej varit förhållandet ha, utom i ett fall, skoldistriktet i samråd med överstyrelsen och efter anvisningar av dess arkitekter låtit omarbета ritningsförslagen. Då en omarbetning ifrågasatts, har det främst gällt bostädernas förläggning och mera undantagsvis bostädernas och byggnadernas utformning i övrigt.

I en del fall, då ritningsförslagen avsett tvåvåningsbyggnader, ha kostnads-skäl anförts som motivering för ett sådant förslag. Verkställda kostnadsberäkningar visa emellertid, att ett bostadshus med exemplvis två folkskollärbostäder, förlagda bredvid varandra och vardera bostaden i två plan, kan uppföras för ungefär samma kostnader som ett bostadshus i två våningar med en folkskollärbostad i varje våning. I sistnämnda fall har förutsatts att, för vinnande av effektiv ljudisolering, en ganska kostnadskrävande anordning med dubbla bjälklag mellan lägenheterna vore nödvändig. Anmärkas bör att även i förstnämnda bostadstyp kan, om så anses lämpligt, för båda lägenheterna gemensam värmecentral, eventullt jäm-

väl gemensam tvättstuga, anordnas. Icke minst med hänsyn till tidigare gjorda erfarenheter rörande de olägenheter, som uppstått för såväl skoldistrikt som lärare på grund av äldre tjänstebostäders ofta olämpliga förläggning och otillfredsställande isolering, är det synnerligen angeläget, att det vid planläggande av nya tjänstebostäder tillses, att sådana bostadstyper väljas, att olägenheter av ifrågavarande slag framdeles kunna undvikas.»

I boställsordningen finnes endast *en* tvingande bestämmelse i fråga om belägenheten av flera tjänstebostäder i samma hus: de skola vara väl avskilda från varandra. Därest detta villkor uppfylles, råder frihet för skoldistriktet att besluta om bostädernas belägenhet i förhållande till varandra. Jag vill upplysa om att Kungl. Maj:t har medgivit statsbidrag till byggande av tjänstebostadshus med tjänstebostäderna förlagda över varandra. Några direktiv angående visst byggnadssätt kan icke sägas föreligga därigenom, att lärarlönesakkunniga grundat sina kostnadsberäkningar på en antagen byggnad av visst utseende och att dessa beräkningsgrunder utan särskild erinran återgivits i propositionen och utskottsutlåtandet. Att Kungl. Maj:t och riksdagen ej tagit avstånd från en viss princip behöver ju ej betyda att de tagit direkt ställning för principen i fråga. Vad skolöverstyrelsen uttalat i

frågan om tjänstebostädernas belägenhet innebär ej heller några direktiv. Detta har ju direkt utsagts i cirkuläret till folkskolinspektörerna och framgår även av artikeln i »Aktuellt från skolöverstyrelsen». Emellertid torde det vara så, att då en myndighet uttalar en viss mening det ofta uppfattas såsom direktiv i enlighet med den uttalade meningen. Därest ett dylikt missförstånd skulle ha skett på förevarande område, synes det mig angeläget att det påpekas, så att skoldistriktet bli medvetna om att något förbud mot att bygga tjänstebostadshus med bostäderna belägna över respektive under varandra icke finnes, blott därvid iakttages kravet på att bostäderna skola vara väl avskilda från varandra. För att skingra varje eventuellt missförstånd på denna punkt ämnar skolöverstyrelsen i sin publikation avtrycka utdrag av detta interpellations-svar.

Jag vill emellertid innan jag slutar också framhålla, att det icke minst i landsbygds kommunernas eget intresse är av vikt att lärarna erhålla inte blott lagliga utan i alla avseenden trivsamma tjänstebostäder. Det torde i regel ur trevnadssynpunkt vara lämpligare att tjänstebostäderna förläggas bredvid varandra än över varandra, därest de skola inrymmas i samma hus. Utmärkta tjänstebostäder underlätta svårigheterna i fråga om lärarrekruteringen.

Fredagen den 20 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 4 eftermiddagen.

Justerades protokollen för den 13, 14 och 17 innevarande månad.

Anmälades och godkändes konstitutionsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 234, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser i avseende å kommunindelingsreformens ikraftträdande, m. m.

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 266, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av pensionsförhållandena för vissa befattningshavare, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bankoutskottet, jämte en i ämnet väckt motion.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 267, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till nybyggnad för statens rättskemiska och farmaceutiska laboratorier, jämte i ämnet väckta motioner; samt

nr 268, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Föredrogos och bordlades ånyo statsutskottets utlåtanden nr 155—167 och 170, bevillningsutskottets betänkande nr 42, första lagutskottets utlåtanden nr 36—40, andra lagutskottets utlåtanden nr 22 och 29—32, jordbruksutskottets utlåtande nr 40 samt första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 10.

Herr TALMANNEN yttrade: Beträffande ärendenas ordning på morgondagens föredragningslista hemställer jag, att kammaren måtte besluta att bland två gånger bordlagda ärenden skola främst uppföras statsutskottets samtliga utlåtanden i nummerföljd, därefter jordbruksutskottets utlåtanden nr 13 och 35—43, vidare bevillningsutskottets betänkande nr 42, första lagutskottets utlåtanden nr 33—40, andra lagutskottets utlåtanden nr 22 och 28—32 samt sist första tillfälliga utskottets utlåtande nr 12 och andra tillfälliga utskottets utlåtanden nr 9 och 10.

Denna hemställan bifölles.

Anmälades och bordlades sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande nr 1, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående särskilda inskrivningsförrättningar under år 1949 m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.04 eftermiddagen.

In fidem
G. H. Berggren.