

Nr 369.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående beredande av rörelsekapital för 1917 års bränslekommissions vedanskaffning under innevarande år; given Stockholms slott den 12 maj 1917.

Under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att dels ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett belopp av högst 50,000,000 kronor att i enlighet med de av föredragande departementschefen angivna grunder användas för 1917 års bränslekommissions vedanskaffning under innevarande år,

dels ock medgiva, att av detta belopp må för statens räkning tecknas aktier intill ett belopp av 99,600 kronor i ett för denna vedanskaffning bildat aktiebolag.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Conrad Carleson.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 maj
1917.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern SWARTZ,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena LINDMAN,
Statsråden: VON SYDOW,
STENBERG,
FALK,
HAMMARSTRÖM,
MÄRTEN ERICSSON,
ÅKERMAN,
CARLESON,
HANS ERICSON,
DAHLBERG.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Carleson anförde härefter:

Då jag nu har att anmäla frågan om anskaffande av rörelsemedel för den bränsleanskaffning, som åligger den av Eders Kungl. Maj:t den 16 nästlidna april tillsatta bränslekommissionen, får jag för klargörande av denna fråga till en början i huvudsak återgiva vad jag vid tillsättandet av denna kommission anförde.

Jag framhöll då, hurusom till de djupast ingripande svårigheter, som kriget skapat på varutillgångens område, i alla neutrala länder hörde bränsleanskaffningen. Visserligen hade vårt land i sina skogar en mycket stor bränslereserv; men bristen på fossilt bränsle inom landet hade som bekant före kriget gjort oss i hög grad beroende av import

särskilt av stenkol och koks, och med industriens utveckling hade detta behov befunnit sig i tilltagande under åren före krigsutbrottet, så att importkvantiteten under senaste fredsår, 1913, betydligt överstigit fem miljoner ton. Krigsutbrottet hade då icke kunnat undgå att medföra svårigheter vid bränsleanskaffningen, när de krigförande staterna, till vilka nära nog samtliga kolexporterande länder hörde, tidigare eller senare lagt hinder i vägen för en normal utförsel av bränsle, vartill vidare kommit de största transportsvårigheter. Trots detta hade vårt land ganska länge kunnat förses med utländska stenkol och koks i ungefär oförändrade mängder. Men dels hade kvaliteten betydligt försämrats, dels hade kostnaden sprungit upp till oanad höjd, dels slutligen hade kompensationer måst lämnas i olika former; och då samtidigt vedtillgången av olika anledningar minskats, hade en ökad knapphet på bränsle inställt sig.

För att tillgodose landets bränslebehov, icke minst i de enskilda hushållen, hade Eders Kungl. Maj:t, ävensom de olika krigstidskommissionerna med Eders Kungl. Maj:ts begivande, inrättat ett flertal organisationer. Sålunda hade Eders Kungl. Maj:t den 4 februari 1916 medgivit, att inom industrikommissionen upprättades en bränslebesparingsbyrå; den 5 maj samma år hade Eders Kungl. Maj:t vidare godkänt statens livsmedelskommissions beslut att inrätta en denna kommission tillhörande vedbyrå, under vilken skulle sortera vedbyråer i de olika länen, medan dessa i sin ordning samarbetade med de lokala livsmedelsnämnderna. Förordningen den 14 augusti samma år angående förbud mot användande av ved såsom bränsle vid industriella anläggningar, kommunikationsinrättningar samt vissa allmänna verk och anstalter hade ytterligare samma dag föranlett tillsättande av en fristående statens bränslekommission för prövning av ansökningar om dispens från författningens bestämmelser. Inom handelskommissionen hade sedan den 23 januari 1917 arbetat en särskild kolbyrå för frågor rörande kolimporten. Av betydelse för bränslefrågan även under kristiden hade därjämte varit tillsättande den 14 januari 1916 av en torvkommitté, åt vilken Eders Kungl. Maj:t uppdragit att utreda och avgiva förslag beträffande de åtgärder i olika hänseenden, som ytterligare kunde vidtagas från statens sida för att främja produktionen och användningen av bränsle framställt av torv; och slutligen hade statens industrikommission under år 1916 tillsatt särskilda bränslekommitterade för vissa utredningar rörande bränslefrågan.

Den ständigt tilltagande knappheten på bränsle i de krigförande länderna själva hade under de senaste månaderna minskat vårt lands kolimport i betydlig grad. Någon större ändring i dessa förhållanden

vore näppeligen att förvänta före freden, kanske ej ens under tiden omedelbart efter fredsslutet. I varje fall vore det en bjudande plikt för dem, som hade ansvaret för tillgodoseende av landets behov av bränsle i förevarande läge, att räkna med, att Sverige snarast möjligt måste inrätta sig på att täcka sitt bränslebehov i stort sett med inhemska tillgångar. En uppgift av denna omfattning krävde målmedveten organisation av alla de för ändamålet lämpade krafter, varöver landet förfogade. Främst hade man vid uppgiftens lösning att fatta i sikte hushållsbehovet av bränsle; detta befunne sig visserligen i avtagande, när man ginge emot den varmare årstiden, men krävde av väl bekanta anledningar omedelbara åtgärder redan nu, om man skulle kunna vara rustad att med någon trygghet möta nästa vinter. Därtill komme ytterligare transportväsendets och industriens oundgängliga bränslebehov, som uppenbarligen måste täckas, om man ej ville utsätta sig för de mest ödesdigra rubbningar i hela landets näringsliv, vittgående arbetslöshet och starkt ökade livsmedelssvårigheter.

I ett dylikt läge, när snabba och målmedvetna åtgärder i ganska enastående omfattning vore högst behövliga, kunde den förutvarande organisationen av bränsleförvaltningen icke längre anses tillfredsställande. Det måste skapas ett centralt organ, som kunde leda verksamheten efter enhetliga principer, och till vilket alla övriga såväl tillfälliga som permanenta statsinstitutioner med verksamhet på området komme i ett på förhand bestämt förhållande. Endast på sådant sätt syntes man kunna få säkerhet för, att erforderliga åtgärder vidtoges på lämpligt sätt, och utan att en dyrbar tid förspildes.

På dessa grunder hemställde jag, att en ny statens bränslekommission måtte tillsättas. Denna myndighet syntes för att på lämpligaste sätt kunna fylla sin uppgift bära, i analogi med de centrala ämbetsverken, organiseras så, att beslutanderätten i alla frågor tillkomme den person, som utsåges till ordförande och verkställande direktör. Då den verksamhet i reglerande syfte, som genom flera av ovan angivna offentliga organ förut bedrivits på hithörande område, naturligen måste övertagas av den ifrågasatta kommissionen, syntes det vara av vikt, att såsom ledamöter i kommissionen inginge representanter för de intressen, som tillvaratoges av statens livsmedelskommission, statens bränslekommission och statens industrikommission. I och med tillsättandet av den nya bränslekommissionen torde statens dittillsvarande bränslekommission kunna upphöra. Vad ovan omförmälda bränslebesparingsbyrå och vedbyrå anginge syntes de kunna inordnas såsom särskilda avdelningar under den föreslagna kommissionen, med den ställning och de uppgifter

i förhållande till kommissionen, som denna själv finge bestämma. Med hänsyn till det stora intresse, frågan om bränsleanskaffningen hade för järnvägsstyrelsen, ansåge jag vidare, att en representant för styrelsen borde finnas bland kommissionens ledamöter.

Vad slutligen den inom statens handelskommission inrättade kolbyrå beträffade, torde densamma fortfarande böra handhava sådana ärenden, vilka rörde ordnandet av kolimporten. Huru de importerade kolen lämpligen skulle fördelas mellan de särskilda konsumenterna, syntes emellertid böra avgöras gemensamt av industrikommissionen och den ifrågasatta bränslekommissionen.

En förutsättning för ett ändamålsenligt ordnande av bränsleanskaffningen vore givetvis, att statens skogar, i den mån så lämpligen kunde ske, toges i anspråk för vedavverkning. Kommissionens arbete härutinnan skulle uppenbarligen underlättas, om det ålades domänstyrelsen att utse någon av sina ledamöter att på framställning av kommissionen tillhandagå densamma med råd och upplysningar.

I sådana frågor, som rörde tillgodogörandet av landets torvtillgångar, torde på liknande sätt ett samarbete böra äga rum mellan kommissionen och 1916 års torvkommitté.

Även om alla tillgängliga krafter sattes i rörelse, kunde det naturligtvis inträffa, att bränsleanskaffningen icke nådde en sådan omfattning, att landets hela förbrukning kunde tillgodoses. Att de enskilda hushållen icke finge bliva lidande härpå, hade förut framhållits. Alltför stora inskränkningar i transportväsendet utöver dem, som redan ägt rum, skulle uppenbarligen medföra avsevärda olägenheter. Det bleve sålunda landets industri, som huvudsakligen komme att drabbas av en eventuell brist på bränsle. Skulle en dylik situation inträda, kunde man enligt min mening icke undgå att företaga en utgallring av de industriella företag, vilkas produktion tjänade mer umbärliga ändamål, och helt eller delvis avstänga dem från tillgång till bränsle. Planen för en sådan utgallring vore redan genomtänkt av statens industrikommission.

Den närmaste uppgift, inför vilken den ifrågasatta nya bränslekommissionen komme att ställas, bleve säkerligen att omedelbart sätta i gång en vedavverkning av enastående omfattning. Sådana förhållandena nu vore, kunde det antagligen icke undvikas, att denna avverkning till stor del sköttes direkt av statens organ. Härav framginge, att staten i stor utsträckning måste taga i anspråk icke blott de privata skogarna utan även enskild arbetskraft. Vad skogarna beträffade, torde staten genom förfoganderättslagen få tillräckligt kraftiga rättsmedel i sin hand för att i den mån så behövdes göra sig till herre över de-

samma. Gällande lagstiftning beredde däremot icke samma hjälp, om det skulle gälla att tvinga den enskilde till arbete. Det förefölle därför ofrånkomligt, att man måste skaffa staten möjlighet att direkt på ett eller annat sätt förfoga över arbetskraft. Till denna fråga skulle jag återkomma i annat sammanhang.

För att en vedavverkning av den omfattning, varom här vore fråga, skulle kunna bedrivas, krävdes uppenbarligen ett mycket stort rörelsekapital.

Beträffande frågan, huru detta skulle anskaffas, framhöll jag redan den 16 april att, om man med avseende å bränsleanskaffningen i kredit-avseende använde samma metoder som vid anskaffning av livsmedel, statens utlägg eller förskott kunde antagas stiga till en hotande höjd. I viss mån kunde naturligtvis intet annat system användas än kontant-systemet. Detta gällde arbetslöner och andra direkta utgifter för mänsklig och mekanisk arbetskraft. Däremot torde man vidkommande betalning till skogsägare för växande eller avverkad skog i viss begränsning kunna ordna sig på ett sådant sätt, att statens kredit icke behövde tagas i anspråk genom direkt upplåning hos allmänheten. Jag tänkte mig därvid, att ägare av skog skulle kunna befinnas villig att, i stället för kontant betalning, mottaga acceptor å köpeskillingarna, vilka acceptor borde förfalla till betalning helst så lång tid framåt, att man kunde förvänta, att kronan återbekomme utläggerna från industri- eller andra företag, som köpte veden, eller att i allt fall betalningen av köpeskillingen för skog kunde äga rum med medel, som inflöte för den huggna veden. Ett sådant handhavande av bränslekommissionens affärer förutsatte emellertid bildande av ett aktiebolag, däri staten inginge som huvudsaklig delägare. Bolaget skulle naturligtvis upplösas, i och med det att bränslekommissionens verksamhet upphörde, och självfallet bleve bolagets affärer statens och staten alltså ansvarig för bolagets hela affärsverksamhet.

När jag nu återupptager frågan om sättet för anskaffande av medel för bränslekommissionens verksamhet, vill jag först återgiva vad kommissionen därutinnan i underdånig skrivelse den 10 innevarande månad anfört. Den yttrar:

»Genom nädigt brev den 16 april 1917 har Eders Kungl. Maj:t i samband med upprättandet av 1917 års bränslekommission förelagt kommissionen såsom uppgift att sörja för tillgodoseendet ej mindre av den enskilda hushållsbrukningens utan även av industriens och transportmedlens behov av bränsle. På grund av de under krigets fortgång alltmer stegrade svårigheterna för kolimportens ordnande måste man för krigets återstående tid räkna med nödvändigheten att anskaffa nästan

allt behöfligt bränsle inom landets gränser. Kommissionen underskattar visserligen icke de tillskott för bränslebehovets fyllande, som kunna erhållas genom ökad anskaffning av inhemska stenkol och torv, men det ojämförligt viktigaste bränslet är givetvis veden. Kommissionen har också satt såsom sin närmaste uppgift att organisera en i rätt tid och i tillräcklig omfattning utförd vedanskaffning. Att söka anskaffa den för kommande vinter erforderliga vedmängden på frivillighetens väg kan med hänsyn till den korta tid, som står till förfogande, icke komma i fråga. Sådana förhållandena nu äro, kan det icke undvikas, att avverkningen i stor utsträckning bedrives av staten själv genom bränslekommissionen. Efter gjorda beräkningar angående storleken av den vedmängd, som måste på detta sätt avverkas, har kommissionen kommit till en summa av 20 miljoner kubikmeter fast mått.

För att en vedavverkning av sådan omfattning, som ovan nämnts, skall kunna av kommissionen bedrivas, kräves uppenbarligen ett mycket stort rörelsekapital. Nödiga medel måste därför ställas till kommissionens förfogande. Visserligen torde man, såsom herr statsrådet och chefen för finansdepartementet i sitt yttrande till statsrådsprotokollet vid kommissionens tillsättande framhållit, i stor utsträckning kunna ordna betalningen till skogsägare för skog, som tagits i anspråk för kronans räkning, på sådant sätt att statens kredit icke behöver anlitas genom direkt upplåning hos allmänheten. Därvid förutsättes, att ägarne av skog i stället för kontant betalning skola erhålla accepter å dem tillkommande belopp, vilka accepter förfalla till betalning först sedan kommissionen kan beräknas hava från konsumenterna erhållit likvid för försäld ved. För att möjliggöra ett så affärsmissigt skötande av bränslekommissionens affärer har herr statsrådet och chefen för finansdepartementet anvisat utvägen att bilda ett aktiebolag, däri staten ingår som huvudsaklig aktieägare. Men även om saken ordnas på angivet sätt, behöver kommissionen hava tillgång till medel att kontant betala arbetslöner, inköpa maskiner och verktyg samt för andra löpande utgifter. Då en avsevärd tid måste förgå, innan någon ved kommer att av kommissionen levereras och medel genom vedens likvidering inflyta till kommissionen, erfordras tydligen ett avsevärt belopp för täckandet av kommissionens löpande utgifter. Detta belopp torde icke kunna sättas lägre än till 50 miljoner.

På grund av vad sålunda anförts hemställer kommissionen i underdånighet, att Eders Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen begära att till Eders Kungl. Maj:ts förfogande ställes ett belopp av 50 miljoner såsom rörelsekapital vid bränslekommissionens vedanskaffning under 1917.»

När nu till avgörande skall upptagas frågan, huru stort rörelsekapital bör för bränslekommissionens räkning äskas hos riksdagen, får jag först meddela, att, därest genom bränslekommissionens direkta försorg anskaffades ungefär 10 miljoner kubikmeter ved i fast mått, motsvarande ungefär 5,900,000 vanliga skogsfamnar à 108 kubikfot, skulle, därest famnen vid de huggningsorten närmast belägna stationer i värde uppskattas till 30 kronor, åtgå ett sammanlagt belopp av 177 miljoner kronor. Då är emellertid att märka, att bränslekommissionen i fråga om anskaffande av bränsle eventuellt skulle kunna behöva sträcka sig till ett belopp av dubbla det nu angivna, eller 11,800,000 skogs-

famnar. Full betalning såväl för själva virkesvärdet som ock av huggning och framforslingskostnader borde under dylika förhållanden beräknas till över 300 miljoner kronor.

Det synes mig emellertid icke lämpligt att nu ifrågasätta en kredit av denna storlek. Jag har därför, såsom av det förut anförda framgår, sökt finna en utväg att, utan anlitande av en riksdagens kredit till nämnda belopp, ändock säkerställa bränslekommissionens verksamhet. För det ändamålet har jag tänkt mig bildandet av ett aktiebolag. I de fall, där bränslekommissionen övertog skog eller skogsmark enligt förfoganderättslagen, har kommissionen alltid en viss kredittid att räkna med. Men även i de fall, där kommissionen komme att genom frivillig överenskommelse med enskild jordägare köpa dennes på rot stående skog, torde den frivilliga överenskommelsen också lätteligen kunna förenas med avtal om kredit. Denna kredit kunde då eventuellt få formen av en accept, lämnad av det bolag, varom här är fråga. I mån som sålunda kredit enligt förfoganderättslagen eller genom frivillig överenskommelse lämnades, komme man också närmare den tid, då betalning för den ved, som bränslekommissionen skulle tillhandahålla industrien, de enskilda trafikföretagen och allmänheten, inflöte. Man kunde för att ytterligare förminska tiden mellan den dag, då jordägaren skulle hava betalt, och den dag, då betalning för den av bränslekommissionen försålda veden inflöte, tänka sig att t. ex. ett industriellt företag redan vid överenskommelse om framtida leverans av ved betalade med växel. Genom dessa eller andra anordningar, som naturligen borde ske i samråd med fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret, synes det mig som om den kredit, vilken nu borde hos riksdagen äskas, kunde begränsas till det av bränslekommissionen angivna beloppet av 50 miljoner kronor, ett belopp, som då närmast skulle användas vid de kontantbetalningar, som under alla förhållanden måste av bränslekommissionen göras, nämligen betalningar till administration, till arbetare och för transporter.

I fråga om dessa sistnämnda kostnader vill jag erinra, att administrationen tänkes ordnad i huvudsak på följande sätt. Under den högsta ledningen, representerad av bränslekommissionen, skulle närmast stå en chef i varje län. Under länscheferna skulle sortera distriktschefer, till ett antal av omkring tvåhundra, hämtade dels ur skogsstaten, dels från den enskilda skogsförvaltningen. Såsom förmän för själva avverkningen och närmast hänförliga till arbetare skulle slutligen fungera cirka tvåtusen kronojägare och därmed likställd sakkunnig personal.

Kostnaderna för administrationen synas mig självfallet böra härlik som vid all annan affärsrörelse, inräknas i priset på de försålda

varorna, åtminstone när de övertagas av industrien och trafikföretagen. Vad angår hushållsbränslet torde detta visserligen också bära direkt och i förhållande till kommissionens eller det ifrågasatta bolagets räkenskapsföring bära dessa kostnader. En annan sak är att, när detta bränsle sedan tillhandahålles de mindre bemedlade, en nedsättning i priset kan och bör, med anlitande av de härför särskilt anvisade medel, äga rum. På frågan härom har jag emellertid icke nu att inlåta mig.

Genom bildande av ett aktiebolag skulle naturligtvis icke statens ansvarighet i någon mån minskas. De förbindelser bolaget inginge bleve ju faktiskt statens. Under sådana förhållanden bör naturligtvis riksdagens medgivande äskas för att av ifrågavarande kredit nödigt belopp må för statens räkning i bolaget insättas i form av aktier. Jag har därvid tänkt mig, att bolagets aktiekapital skulle stanna vid 100,000 kronor, och att staten skulle teckna fullt ut så många aktier, som enligt gällande bolagslag kunna ligga på *en* hand. De få enskilda delägare, som inginge i bolaget, skulle naturligtvis förbinda sig att för sina andelar icke påräkna något annat än ränta och vid bolagets upplösning det insatta kapitalet. Om aktierna tänktes utställda på 100 kronor för aktie, skulle enskilda delägars andelar i bolaget begränsa sig till 400 kronor.

De medel, som för vedanskaffningen tagas i anspråk, äro givetvis avsedda att i sin helhet återbetalas. Huruvida därvid ränta å desamma jämväl skall gäldas, torde få bli va föremål för framtida avgörande.

I likhet med vad dåvarande chefen för jordbruksdepartementet vid tillstyrkandet av propositionen nr 104 till innevarande års riksdag i fråga om beredandet av rörelsekapital vid statens verksamhet för anskaffande och tillhandahållande av livsförnödenheter och jag själv vid tillstyrkandet av propositionen nr 210 till samma riksdag angående beredande av rörelsekapital för tillämpningen av gällande förfoganderättslag i fråga om industriella råvaror o. d. förordat, synes det mig lämpligt, att de för här ifrågavarande ändamål erforderliga medlen tillhandahållas genom riksgäldskontoret, varefter medlen ställas till vederbörandes förfogande genom räkning i riksbanken.

Under åberopande av vad jag sålunda anført hemställer jag, att Eders Kungl. Maj:t ville i proposition föreslå riksdagen att

dels ställa till Eders Kungl. Maj:ts förfogande ett belopp av högst 50,000,000 kronor att i enlighet med av mig angivna grunder användas för 1917 års bränslekommissions vedanskaffning under innevarande år,

dels ock medgiva, att av detta belopp må för statens räkning

tecknas aktier intill ett belopp av 99,600 kronor i ett för denna ved-
anskaffning bildat aktiebolag.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter bi-
trädde hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna
bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den
lydelse, bilaga ... till detta protokoll utvisar, skulle
avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:
Georg Sjöcrona.