

## Nr 486.

Av herr **Anderson** i Norrköping, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 211, angående anslag till arbeten till motverkande av arbetslösheten.*

I nuvarande tid, då arbetslösheten nått en omfattning som aldrig tillförne, är av vikt att i största möjliga utsträckning arbetstillfällen beredas de arbetslösa för deras försörjning. Med hänsyn till den omfattning, vari arbetstillfällen i dylikt syfte måste skapas, är även av synnerlig betydelse, att de företag, som för arbetslöshetens lindrande igångsättas, så långt möjligt äro produktiva, d. v. s. ägnade att i olika avseenden främja landets näringsliv.

På ett område synas möjligheterna att mobilisera dylika arbeten vara särskilt stora, nämligen inom skogsbruket. För vidtagandet av sådana grundförbättrande åtgärder inom skogshushållningen såsom dikningar och skogsodlingar har av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen äskats medel i, som det vill synas, erforderlig utsträckning. Inom ifrågavarande näringsgren kunna emellertid även andra åtgärder vidtagas, som obestriddligen måste anses produktiva och som under nuvarande förhållanden kunna vara förtjänta av statligt understöd. Jag tänker då på arbeten till förbättrande av skogsbrukets transportförhållanden.

De senaste årens starka prisfall på skogens produkter har otvivelaktigt medfört, att i viss utsträckning skogsmarkerna icke längre kunna utnyttjas. Detta gäller för sådana områden, där kostnaderna för virkets avverkning och uttransport m. m. icke täcka värdet av detsamma i konsumtionsorten. Ett sådant förhållande torde för närvarande, även om det gäller virke av jämförelsevis god kvalitet, icke vara sällsynt. Ur försäljningssynpunkt måste det sägas vara ett samhällsintresse att dessa skogsområden, varå avkastningen nu till ingen eller ringa del kan utnyttjas, åter göras tillgängliga för det produktiva arbetet.

I södra och mellersta Sverige torde detta framför allt kunna ske genom enkla vägbyggnader, direkt planerade för att tillgodose skogsbrukets behov av transportleder. I Norrland torde behovet av förbättrade transportförhållanden inom skogsbruket kunna fyllas, förutom genom vägar, även av byggnaderna av flottleder.

Då man måste förutsätta, att vägbyggnader och därmed jämförliga arbeten i stor utsträckning allttjämt måste tagas i anspråk för arbetslöshetens lindrande, synes med fog kunna göras gällande, att, då det gäller igångsättandet av företag i dylikt syfte, skogsbrukets ovanberörda behov böra beaktas. Det synes därför angeläget att viss del av de medel, som av riksdagen kan komma att beviljas till arbetslöshetens bekämpande, reserveras för ifrågavarande ändamål.

För att under rådande förhållanden de enskilda skogsägarna skola kunna

intresseras att utföra dylika arbeten måste förvisso statens understöd icke tillmätas allt för knappt. Till sådana företag, som äro av beskaffenhet att kunna understödjas med bidrag från statens skogsodlingsanslag, utgår för närvarande statsbidrag till 50 % av den beräknade kostnaden. Med minst denna procentsats av de beräknade kostnaderna torde statsbidrag till de ifrågavarande vägföretagen böra utgå, därest skogsägarna skola kunna intresseras för saken. En viktig förutsättning härför är emellertid även, att för dessa arbeten sådana arbetslöner tillämpas, som äro i resp. orter gängse med avseende på andra skogsarbeten, såsom huggningar, dikningar o. dyl. Med högre löner bliva arbetena alltför dyrbara, och även med väsentligt högre bidragsprocent, än vad ovan ifrågasatts, torde någon verksamhet på området av större omfattning icke kunna åstadkommas.

Beträffande medelsbehovet för ändamålet är givetvis svårt att nu med bestämdhet yttra sig. Då jag förutsätter, att samtliga enskilda skogsägare, sålunda även aktiebolag, skola tillerkännas bidragsrätt, synes man dock under ovan angivna förutsättningar ha anledning räkna med en verksamhet av icke ringa omfattning. Behovet av förbättrade transportleder inom skogsbruket är mycket stort. Samtidigt behöva emellertid kraven på utdrivningsvägarnas beskaffenhet ej ställas höga. Gäller det skogsvägar torde i allmänhet vara tillfyllest, endast de nödtorftligen tillstådja virkesprodukternas utfraktning med häst- eller motorfordon sommartid. Kostnaden torde därför ej behöva belöpa på mera än någon eller några kronor per meter. Med hänsyn härtill synes ett belopp av 2 milj. kronor kunna ge utrymme för en verksamhet på området, som för ändamålet kan bliva av verklig betydelse.

Vad slutligen angår den ifrågasatta bidragsverksamhetens organiserande synes det kunna överlätas på Kungl. Maj:t att därom fatta beslut liksom om de övriga villkor, som skola vara förenade med bidragsutdelningen. Det vill dock synas naturligt, om verksamhetens handhavande uppdroges åt skogsvårdsstyrelserna, som besitta stor erfarenhet om uppgifter av motsvarande slag. Under alla förhållanden torde skogsvårdsstyrelsernas medverkan vara påkallad för att bedöma de till åtnjutande av statsbidrag ifrågasatta företagens lämplighet ur skoglig synpunkt samt allmännyttan.

Under återopande av vad sålunda anförts får jag hemställa,

att riksdagen för budgetåret 1933/1934 till motverkande av arbetslösheten ville anvisa ett anslag av 2 milj. kronor att användas för understödjande medelst statsbidrag om 50 % av den beräknade kostnaden av väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo samt för täckande av de med verksamhetens handhavande förenade förvaltningskostnaderna.

Stockholm den 7 april 1933.

Ivar Anderson.