

Nr 73.

Ankom till riksdagens kansli den 3 maj 1915 kl. 1 e. m.

*Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående
ändring i villkoren för åtnjutande av det Ostkustbanans
aktiebolag beviljade låneunderstöd.*

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 5 mars 1915 avlåten, till statsutskottets förberedande behandling remitterad proposition, nr 58, har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att Ostkustbanans aktiebolag, som jämlikt beslut av 1913 års riksdag under vissa närmare angivna villkor beviljats ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor, må åtnjuta ifrågavarande understöd i huvudsaklig överensstämmelse med de ändrade villkor, som i statsrådsprotokollet angivas.

Beträffande den av departementschefen i ämnet förebrakta utredningen tillåter sig utskottet att hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

I de nu gällande villkoren för åtnjutande av det vid 1913 års riksdag beviljade låneunderstödet till Ostkustbanans aktiebolag föreskrives följande:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas av Kungl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, vilka järnvägen skall beröra, varande bolaget skyldigt att gottgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besiktningar, extra biträdens användande med mera dylikt, vilka kunna av kostnadsförslagets och arbetsplanens granskning föranledas;

2:o) att bolaget, för att kunna erhålla statslån, skall vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det genom aktieteckning eller upplåning, som av Kungl. Maj:t godkännes, förfogar över ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla, härj jämväl inbegripet kostnaden i dess helhet för anslutning till föreningsstationer med andra järnvägar enligt härom träffade, bindande avtal;

3:o) att låneunderstöd må lyftas på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande därav, att å statslånet ej något må lyftas, förr än antingen bandelen Härnösand—Söderhamn eller bandelarna Härnösand—Sundsvall och Söderhamn—Gävle öppnats för allmän trafik, för vilket fall intill 1,500,000 kronor må erhållas, medan däremot återstående 1,500,000 kronor först må lyftas, sedan besiktning av järnvägsanläggningen blivit i överensstämmelse med § 2 mom. 2 av kungl. kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för avsyning och besiktning av enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik förrättad samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till hela banans öppnande för allmän trafik;

4:o) att med avseende å ifrågavarande försträckning skall iakttagas:

a) att annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst tre år från lyftningsdagarna, men dock ej sträckande sig utöver ett år från den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgivas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsrenta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten, först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att, så snart å lyftat lånebelopp upplupit ett års ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta, förstnämnda räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga tre år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, skoland i sammanhang härmed likvid ske av all därförinnan upplupen, obetald ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, låntagaren skall därå gälda fem procent ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt;

5:o) att järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skall utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt näst efter inteckningar å tillhoppa högst 13,000,000 kronor, med förbehåll tillika att, i den mån avbetalning å sistnämnda inteckningar sker, den för avbetalade beloppet gällande förmånsrätt skall tillkomma motsvarande belopp av statens fordran, varom jämväl avtal skall av bolaget träffas med innehavarna av nämnda inteckningar; börande ej mindre såsom villkor för statslånets erhållande och tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets järnväg med förmånsrätt, som ovan sagts, än ock hälften av det bevil-

jade statslånet innestå, till dess inteckning med nämnda förmånsrätt i bolagets järnväg meddelats för förut lyftade andelar av lånet; varjämte ovanberörda sista hälft ej må utbekommas, förrän inteckning för dess belopp blivit i bolagets järnväg behörigen meddelad;

6:o) att Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för bolaget och utse en revisor att deltaga i granskningen av bolagets förvaltning och räkenskaper, samt att arvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bekostas av bolaget;

7:o) att bolaget skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, vilka Kungl. Maj:t kan finna gott för bolaget bestämma, som ock i övrigt alla de villkor och kontroller, som av Kungl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga; samt

8:o) att bolaget må, då Kungl. Maj:t så prövar lämpligt, dels erhålla upplåtelse av den för järnvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord, sålunda: att jord, som står under kronans omedelbara disposition, upplåtes utan någon ersättning; att jord från de under bruk och bergverk för nödigt skogsfång upplåtna kronoallmänningar upplåtes utan annan gottgörelse än ersättning till vederbörande innehavare för intrång i nyttjanderätten; att jord från de genom domänstyrelsens försorg utarrenderade kronoegendomar, vilka icke upplåtits till förenade mötespassevolanskassornas fond, stuterierna eller Vadstena krigsmanshusfond, upplåtes utan annan ersättning än för minskning i arrendatorns brukningsområde under den återstående arrendetiden ävensom för skada och intrång; samt att för jord, som är till boställe eller åt enskild person, menighet eller inrättning med åborätt eller annorledes än vad ovan sagts upplåten, ersättning skall lämnas såväl för själva marken som för skada och intrång; skolande ersättningen i ovan-nämnda fall bestämmas i den ordning, förordningen angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov den 14 april 1866 stadgar;

dels ock kostnadsfritt begagna för anläggningen sådana å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott jämte grustäkter, som kunna vara disponibla.»

De ändringar i dessa villkor, som föreslås i den nu förevarande propositionen, hänföra sig till mom. 2:o, 3:o och 5:o i de ursprungliga villkoren. De bestämmelser, som innehållas i dessa moment, skulle utbytas mot följande:

1) att bolaget, omedelbart efter det Kungl. Maj:t fastställt arbetsplan och kostnadsförslag samt meddelat bestämmelser rörande de villkor för statslånet, som riksdagen må besluta, skall i så stor utsträckning, som lämpligen kan ske, påbörja arbetet med bananläggningen;

2) att bolaget, för att kunna erhålla statslån, skall vara skyldigt att hos Kungl. Maj:t styrka, att det förfogar över ett eget kapital av minst 10,000,000 kronor;

3) att, innan statslånet utbetalas, bolaget skall *antingen* hava avlämnat som säkerhet för lånet första inteckning i hela bananläggningen å 3,000,000 kronor, vilken inteckning skall utbytas mot inteckning å samma belopp

med förmånsrätt näst efter inteckning å 13,000,000 kronor, då bolaget avslutat kontrakt med enskilda långgivare om lån på sistnämnda summa, samt hava nedlagt i banföretaget i sin helhet minst 8,000,000 kronor kontant samt 2,000,000 kronor i prestanda, därav i bandelen Sundsvall—Härnösand minst så stort belopp, att densamma enligt kostnadsförslaget kan medelst statslånet färdigbyggas, så att den kan öppnas för allmän trafik, i vilket fall statslånet skall användas till färdigbyggande av bandelen Sundsvall—Härnösand, *eller ock*, om inteckning vid den tidpunkt, då övriga villkor för statslånets utbetalande blivit uppfyllda, av formella skäl icke kan erhållas, hava ej mindre färdigbyggt bandelen Sundsvall—Härnösand, så att densamma kan öppnas för allmän trafik, än även styrkt, att bolaget icke upptagit lån till högre belopp, än att desamma kunna gäldas med statslånet, för vilket fall med statslånet skola betalas de skulder, vari bolaget till äventyrs kan häfta, varjämte inteckning, på sätt förut nämnts, skall avlämnas, så snart de formella hindren därför undanröjts;

4) att låneunderstödet må lyftas på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock icke före den 1 oktober 1917; samt

5) att, sedan järnvägsanläggningen fullbordats, densamma skall med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom utgöra säkerhet för ifrågavarande av staten lämnade försträckning och att staten skall till säkerhet för sin fordrans utbekommande, så snart kan ske, erhålla inteckning med förmånsrätt näst efter inteckningar å tillhopa högst 13,000,000 kronor, med förbehåll tillika att, i den mån avbetalning å sistnämnda inteckningar sker, den för avtalade beloppet gällande förmånsrätt skall tillkomma motsvarande belopp av statens fordran, varom jämväl avtal skall av bolaget träffas med innehavarna av nämnda inteckningar; börande såsom villkor för statslånets tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att, så snart sådant lagligen låter sig göra, till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets järnväg med förmånsrätt som ovan sagts.

De under mom. 1:o, 4:o samt 6:o—8:o upptagna villkor skulle i oförändrad lydelse fortfarande gälla.

Utskottets
yttrande.

Det föreliggande förslaget om ändring i lånevillkoren för ostkustbanan åsyftar att bereda möjlighet att inom den närmaste framtiden igångsätta banbyggnaden, på det att till motverkande av arbetslösheten nya arbetstillfällen måtte beredas.

Vad då först angår arbetslösheten inom de arbetaregrupper, vilka här kunna komma i fråga, har utskottet genom inhämtade upplysningar erhållit den uppfattningen, att om än arbetslösheten icke är av så svårartad natur, som man tidigare haft skäl att antaga, arbetsbrist dock gör sig gällande i betydande omfattning och framdeles är att befara i än större utsträckning (se bilagda yttrande av socialstyrelsen, bil. A). Beträffande det egentliga väg- och vattenbyggnadsfacket kommer visserligen vid företag, som nu utföras för statens järnvägar och vattenfallsverk, att under instundande sommar sysselsättas ett något större antal arbetare än som ett år tidigare var anställt vid motsvarande företag, men på grund därav att vissa av ifrågavarande byggnadsarbeten komma att avslutas under året utan att nya arbeten komma att igångsättas, är det att motse en väsentlig arbetsminskning vid statens väg- och vattenbyggnader icke blott under instundande vinter utan även under sommaren 1916. I fråga om de enskilda företagen inom väg- och vattenbyggnadsfacket synas utsikterna vara ännu mörkare. Av allt att döma är nämligen att redan under den kommande sommaren förvänta en inskränkning i arbetstillgången vid dessa arbeten, vilken inskränkning icke torde kunna motvägas av de kommunala företag, som på sina håll igångsatts för beredande av arbetstillfällen.

Inom vissa näringsgrenar, vilka stå väg- och vattenbyggnadsfacket så nära, att en del av arbetarna på dessa områden skulle kunna användas vid järnvägsbyggnadsarbeten, är arbetslösheten för närvarande mycket stor. Detta gäller särskilt husbyggnadsverksamheten samt stenindustrin. Inom den förra ligger nästan all enskild verksamhet nere, och inom den senare har arbetstillgången i hög grad inskränkts.

Enligt utskottets uppfattning måste sålunda hänsyn till arbetsmarknadens läge och särskilt arbetslösheten inom olika grenar av byggnadsverksamheten anses starkt tala för ostkustbanebyggnadens igångsättande snarast möjligt. För att emellertid syftet med företagets omedelbara påbörjande må bliva vederbörligen tillgodosett, torde i samband med vidtagande av de ändringar i övrigt av lånevillkoren som utskottet nedan tillstyrker, böra träffas bestämmelser, som befordra en rationell anordning av arbetaranskaffningen vid bananläggningen. Utskottet vill i sådant avseende betona angelägenheten därav, att icke genom anställande av lantarbetare — förutom för körslor och dylika arbeten, som på grund av sin natur måste förbehållas ortsbefolkningen — den konstanta bristen på sådan arbetskraft inom de av banan berörda jordbrukstrakterna ytterligare ökas. Detta synes så mycket mera erforderligt, som ett betydande antal inom järnvägsbyggnadsfacket utbildade arbetare finnes an-

mält vid arbetet och delvis å platsen avvaktar dess början. I den mån därutöver arbetskraft kan sysselsättas, torde denna lämpligen böra utväljas bland den mängd av vana byggnads-, sten- och grovarbetare, inom orten och annorstädes, vilka sakna arbetstillfällen. För att dessa synpunkter må bli i önskvärd mån iakttagna, synes arbetaranskaffningen böra i största möjliga utsträckning ordnas genom samverkan mellan byggnadsledningen och den offentliga arbetsförmedlingen, i enlighet med de närmare bestämmelser, vilka torde böra utfärdas av Kungl. Maj:t.

Beträffande härefter de av Kungl. Maj:t föreslagna ändringarna i lånevillkoren har utskottet emellertid icke kunnat tillstyrka antagande av det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget i oförändrat skick. Den föreliggande finansiella situationen har självfallet manat utskottet att särskilt noggrannt tillse, det icke sådana medgivanden lämnas, att därigenom uppkommer risk för staten att själv behöva fullborda banbyggnaden, därest den ej kan av bolaget färdigställas.

Det huvudsakliga hindret för järnvägsföretagets snara igångsättande är att finna däri, att bolaget under det nuvarande ekonomiska läget saknar möjlighet att anskaffa det belopp — för närvarande uppskattat till 13,000,000 kronor — som utöver bolagets eget kapital och statslånet erfordras för fyllande av den i de ursprungliga villkoren för statslånets erhållande uppställda betingelsen, att bolaget skall förfoga över tillräckligt kapital för järnvägsanläggningens utförande. De underhandlingar, vilka bolaget tidigare fört med ett konsortium av vissa större banker angående anskaffande av berörda belopp och som vid världskrigets utbrott avbrötos, kunna ej beräknas bli återupptagna förrän normala förhållanden efter fredsslutet inträtt. Enligt den nu förevarande propositionen skulle bolaget för att kunna erhålla statslånet, vara skyldigt styrka, att det förfogar över ett aktiekapital av minst 10,000,000 kronor medan fordran på fullt tillräckligt byggnadskapital skulle eftergivnas. Vissa ändringar hava ock föreslagits i avseende å förutsättningarna för att statslånet må kunna utbetalas. Dessa nya bestämmelser gå huvudsakligen ut på att tillförsäkra staten, att bandelen Härnösand—Sundsvall under alla förhållanden skall komma att färdigställas med bolagets medel och statslånet.

Utskottet, som i enlighet med vad ovan anförts ansett, att bolaget må beredas tillfälle att påbörja järnvägsanläggningen redan innan den upplåning av enskilda, som erfordras för byggnadskapitalets uppbringande till fullt belopp, blivit säkerställd, håller emellertid före, att statslånet ej bör utbetalas, förrän avtal träffats med vederbörande enskilda långivare om nämnda kredit. Endast genom uppställande av ett dylikt

villkor synes största möjliga garanti kunna vinnas, att staten icke skall komma i det läge, att den själv måste fullborda banbyggnaden. I enlighet härmed bör bolaget, innan utbetalning av statslånet får äga rum, hos Kungl. Maj:t styrka, att bolaget genom upplåning, som av Kungl. Maj:t godkännes, förfogar över ett kapital, som jämte bolagets egna tillgångar och statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens slutförande i enlighet med av vederbörande statsmyndighet slutligen granskad arbetsplan och kostnadsberäkning, häri jämväl inbegripet kostnaden i dess helhet för anslutning till föreningsstationer med andra järnvägar, enligt härom träffade, bindande avtal. — I anslutning till vad i propositionen föreslagits, torde såsom ytterligare villkor för statslånets utbetalande böra stadgas, att bolaget bör av sitt eget kapital hava i banföretaget nedlagt minst 8,000,000 kronor kontant och 2,000,000 kronor i prestanda.

Vad angår de i Kungl. Maj:ts förevarande proposition innehållna bestämmelser till tryggande av färdigställandet av bandelen Härnösand — Sundsvall medelst bolagets egna tillgångar och statslånet, har väl utskottet funnit uppfyllandet av dessa bestämmelser vara synnerligen önskvärt. Med hänsyn till det av utskottet föreslagna villkoret, att den enskilda upplåningen först bör vara avtalad, innan statslånet kan utbetalas, har dock utskottet icke ansett att stadgande i dylik riktning bör såsom oeftergivligt lånevillkor bibehållas. För att ej beståndet av de anläggningar vid övriga delar av banbyggnaden, vilka företagits med bolagets egna medel, må äventyras därigenom, att någon tid kan förflöta från den tidpunkt, då dessa tillgångar blivit i företaget nedlagda och till dess avtal om den erforderliga enskilda krediten träffats, synes bolaget icke böra, innan uppgörelse med de enskilda långivarne skett, bedriva andra arbeten å sistberörda delar av bananläggningen än sådana, som kräva jämförelsevis lång tid för utförandet och dessutom äro av beskaffenhet att icke taga avsevärd skada under ett möjligen inträffande uppehåll i byggnadsarbetet. Närmare bestämmelser i nu berörda syfte torde böra utfärdas av Kungl. Maj:t i samband med fastställandet av arbetsplanen för banbyggnaden.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle låneunderstödet få lyftas på sätt och å tider Kungl. Maj:t ägde bestämma, dock icke före den 1 oktober 1917. Med hänsyn till den tid, som förflutit sedan ifrågavarande bestämmelse först föreslogs, nämligen i en av bolagets verkställande direktör till chefen för civildepartementet i september 1914 avgiven promemoria, samt med stöd av de upplysningar utskottet i förevarande avseende inhämtat, anser utskottet emellertid, att berörda tidpunkt bör fram-

flyttas till den 1 januari 1918. Härigenom skulle man vinna, att något anslag för ifrågavarande ändamål icke behöver upptagas förrän i den riksstat, som upprättas vid 1917 års riksdag.

Därest lånevillkoren på nu föreslaget sätt förändras, synes det utskottet, med hänsyn till de på senare tid inträdda förhållandena å låne-marknaden, vara skäligt, att bestämmelserna rörande annuiteten å låneunderstödet till ostkustbanan ändras därhän, att annuiteten fastställes att utgå efter samma grunder, som vid tiden för utbetalandet av låneunderstödet i fråga gälla i avseende å de lån, som utlämnas från statens allmänna järnvägslånefond.

Med de av utskottet ovan förordade ändringar såväl i de nu gällande lånevillkoren som ock i Kungl. Maj:ts förevarande förslag, skulle lånevillkoren i sin helhet erhålla i huvudsak följande lydelse:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan, innehållande jämväl bestämmelser rörande vilka slag av arbeten, som förutom å bandelen Härnösand-Sundsvall må igångsättas, innan statslånet utbetalas, skola fastställas av Kungl. Maj:t, som ock äger ej mindre utfärda föreskrifter angående skyldighet för bolaget att vid anställande av arbetare vid bananläggningen anlita biträde av den offentliga arbetsförmedlingen än även närmare bestämma de ställen, vilka järnvägen skall beröra, varande bolaget skyldigt att gottgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besiktningar, extra biträdens användande med mera dylikt, vilka kunna av kostnadsförslagets och arbetsplanens granskning föranledas;

2:o) att bolaget, för att kunna erhålla statslån, skall vara skyldigt att hos Kungl. Maj:t styrka, att det förfogar över ett eget kapital av minst 10,000,000 kronor;

3:o) att innan statslånet utbetalas bolaget skall *dels* hava hos Kungl. Maj:t styrkt, att det genom upplåning, som av Kungl. Maj:t godkännes, förfogar över ett kapital, som jämte bolagets egna tillgångar och statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens slutförande, i enlighet med av vederbörande statsmyndighet slutligen granskad arbetsplan och kostnadsberäkning, häri jämväl inbegripet kostnaden i dess helhet för anslutning till föreningsstationer med andra järnvägar enligt härom träffade, bindande avtal, *dels ock* hava i banföretaget nedlagt minst 8,000,000 kronor kontant samt 2,000,000 kronor i prestanda;

4:o) att låneunderstödet må lyftas på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock icke före den 1 januari 1918;

5:o) att med avseende å ifrågavarande försträckning skall iakttagas:

a) att annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknas efter samma grunder, som vid tiden för understödets utbetalande gälla för lån från statens allmänna järnvägslånefond;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst tre år från lyftningsdagarna, men dock ej sträckande sig utöver ett år från den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgivas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsrenta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten, först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att, så snart å lyftat lånebelopp upplupit ett års ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta, förstnämnda räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga tre år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, skolandet i sammanhang härmed likvid ske av all därförinnan upplupen, obetald ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, låntagaren skall, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt, därå gälda ränta efter den räntefot, som vid lånets utbetalande fastställts att tillämpas i avseende å oguldet kapitalbelopp, jämte en halv procent därutöver;

6:o) att, sedan järnvägsanläggningen fullbordats, densamma skall med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom utgöra säkerhet för ifrågavarande av staten lämnade försträckning och att staten skall till säkerhet för sin fordrans utbekommande, så snart kan ske, erhålla inteckning med förmånsrätt näst efter inteckningar å tillhopa högst 13,000,000 kronor, med förbehåll tillika att, i den mån avbetalning å sistnämnda inteckningar sker, den för avtalade beloppet gällande förmånsrätt skall tillkomma motsvarande belopp av statens fordran, varom jämväl avtal skall av bolaget träffas med innehavarna av nämnda inteckningar; börande såsom villkor för statslånets tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att, så snart sådant lagligen låter sig göra, till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets järnväg med förmånsrätt som ovan sagts;

7:o) att Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för bolaget och utse en revisor att delta i

granskningen av bolagets förvaltning och räkenskaper, samt att arvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bekostas av bolaget;

8:o) att bolaget skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, vilka Kungl. Maj:t kan finna gott för bolaget bestämma, som ock i övrigt alla de villkor och kontroller, som av Kungl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga;

9:o) att bolaget må, då Kungl. Maj:t så prövar lämpligt,

dels erhålla upplåtelse av den för järnvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord, sålunda: att jord, som står under kronans omedelbara disposition, upplåtes utan någon ersättning; att jord från de under bruk och bergverk för nödigt skogsfång upplåtna kronoallmänningar upplåtes utan annan gottgörelse än ersättning till vederbörande innehavare för intrång i nyttjanderätten; att jord från de genom domänstyrelsens försorg utarrenderade kronoegendomar, vilka icke upplåtits till förenade mötespassevolanskassornas fond, stuterierna eller Vadstena krigsmanshusfond, upplåtes utan annan ersättning än för minskning i arrendatorns brukningsområde under den återstående arrendetiden ävensom för skada och intrång; samt att för jord, som är till boställe eller åt enskild person, menighet eller inrättning med åborätt eller annorledes än vad ovan sagts upplåten, ersättning skall lämnas såväl för själva marken som för skada och intrång; skolande ersättningen i ovannämnda fall bestämmas i den ordning, förordningen angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov den 14 april 1866 stadgar;

dels ock kostnadsfritt begagna för anläggningen sådana å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott jämte grustäkter, som kunna vara disponibla; samt

10:o) att bolaget, omedelbart efter det Kungl. Maj:t fastställt arbetsplan och kostnadsförslag samt meddelat bestämmelser rörande de villkor för statslånet, som riksdagen må besluta, skall i så stor utsträckning, som lämpligen kan ske, påbörja arbetet med bananläggningen.

Med hänsyn till å ena sidan önskvärdheten av att till beredande av nya arbetstillfällen för stora arbetargrupper i vårt land kunna igångsätta ostkustbanebyggnaden snarast möjligt, samt å andra sidan därtill, att detta enligt utskottets förmenande låter sig göra utan att egentligen öka den risk, staten tidigare iklätt sig genom beviljande av låneunderstödet i fråga, har utskottet ansett sig böra tillstyrka riksdagen att medgiva, att statslånet till ostkustbanan må åtnjutas i huvudsaklig överensstämmelse med de förändrade villkor utskottet här ovan förordat.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förvarande proposition må medgiva, att Ostkustbanans aktiebolag, som jämlikt beslut av 1913 års riksdag under vissa närmare angivna villkor beviljats ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor, må åtnjuta ifrågasvarande understöd i huvudsaklig överensstämmelse med av utskottet förordade, ändrade grunder.

Stockholm den 3 maj 1915.

På statsutskottets vägnar:

CARL SWARTZ.

Bil. A.

P. M.

angående ställningen på arbetsmarknaden och arbetstillgången inom väg- och vattenbyggnadsbranschen våren 1915.

(Utarbetad inom K. Socialstyrelsen.)

Arbetstillgången inom det svenska näringslivet har under hela krisens varaktighet — fränsett de första panikveckorna i augusti 1914 — kännetecknats genom en hög grad av *ojämnhet*. Medan inom åtskilliga industrier, såsom flertalet mekaniska verkstäder och vid många bruk, sådan brist på kvalificerad arbetskraft under de sista veckorna varit rådande, att yrkesarbetare i behövt antal ej stå till att uppdriva inom hela landet, är arbetstillgången inom andra yrkesgrenar ytterligt reducerad. Detta är särskilt fallet inom den i arbetsmarknadshänseende så viktiga *husbyggnadsverksamheten* med dess talrika hjälpindustrier, inom vilket område i Sverige c:a 80,000 arbetare torde vara sysselsatta. Att arbetstillgången inom byggnadsverksamheten under vintern skulle bli mycket begränsad — vilket bland annat framgår av det stora antal arbetslösa byggnadsarbetare, som åtnjöt understöd jämlikt k. kungörelsen den 28 september 1914 — har ju varit att befara, särskilt med

hänsyn till yrkets utpräglade säsongkaraktär. Det nya och oroande är emellertid, att företagsamheten ej som vanligt vid vårens inbrott börjar bli livaktig, utan i år hotar att delvis avstanna inför de svårigheter av olika slag och framför allt den ovisshet inför framtiden, som den nuvarande konjunkturen innebär för byggnadsverksamheten. Med undantag för offentliga byggnadsföretag låg omkring den 1 april på de flesta av det fyrtiotal större orter i landet, varifrån socialstyrelsens ombud regelbundet insända kvartalsrapport över läget på arbetsmarknaden, den enskilda byggnadsverksamheten i regel nere med ty åtföljande arbetslöshet bland facket arbetare, vilka flerstädes ännu uppbära arbetslöshetsunderstöd från stat och kommun. I Stockholm understöddes sålunda i början av april månad 1915 icke mindre än 1,723 (varav 1,121 gifta) byggnadsarbetare av olika slag (hela antalet understödda i Stockholm utgjorde vid samma tidpunkt 2,918, varav dock 423 voro tobaksarbeterskor).

Det tryckta läget inom husbyggnadsindustrien återverkar också särdeles menligt på dess viktiga hjälpindustrier, vilka sysselsätta talrika arbetare (såsom tegelbruksarbetare, elektriska montörer, körkarlar m. fl.). Vad särskilt den skånska tegelindustrien beträffar, har denna, enligt uppgift, icke sedan 25 år genomlevat så hårda tider som för närvarande med dålig avsättning och stora lager, varför blott cirka $\frac{1}{3}$ av den ordinarie arbetsstyrkan kan beredas sysselsättning; ett par större tegelbruk i Malmöhus län ha också i dagarna gått i konkurs.

En annan näringsgren, som i än högre grad drabbats av krisen, är *stenindustrien*. Av dennas totala tillverkningsvärde, utgörande år 1912: 20,172,922 kronor exporterades under samma år för 14,099,000 kronor, huvudsakligen till Tyskland. Då nu exporten under kriget väsentligt minskats — medan vår utförsel av gatsten, kantsten, byggnadssten m. m. under januari och februari månader 1914 hade ett uppgivet värde av 1,428,346 kronor, representerade den under motsvarande tid i år blott 252,155 kronor — har arbetstillgången i hög grad inskränkts vid landets 360 stenhuggerier, vilka sysselsätta över 14,000 arbetare. Ställningen är nu synnerligen brydsam för stenhuggarna; arbetslösheten är stor och den begränsade inkomst, vilken större firmor som ren nödhjälp kunnat bereda åtminstone familjeförsörjare, är i längden otillräcklig.

I betraktande av den arbetsbrist, som under instundande sommar sålunda är att förutse inom den enskilda husbyggnadsindustrien i synnerhet i städerna samt vid stenhuggerierna, torde det bli oundgängligt att från samhällets sida vidtaga sådana åtgärder att de talrika ar-

betslösa inom dessa fack beredas lämplig sysselsättning. En del kommuner hava också redan under den förflutna vintern anordnat s. k. nödhjälpsarbeten för arbetslösa (Stockholms stad för en kostnad av 1 miljon kronor), vilket företrädesvis kommit grovarbetare till godo. Även om kommunerna under instundande sommar kunna vidmakthålla sina ordinarie och möjligen även en del extra arbeten, läser kännbart överflöd på arbetskraft inom byggnads- och stenhuggeribranscherna ändå icke kunna undvikas. Man torde visserligen sträva att förbehålla arbetet åt arbetare med hemortsrätt inom den egna kommunen, såsom billighet och omtanke om de egna kommunmedlemmarnas bästa bjuda, men detta kommer givetvis att medföra arbetslöshet bland de talrika byggnadsarbetare på landsbygden, vilka äro vana vid att varje sommar erhålla arbete i kommunal och enskild byggnadsverksamhet i städerna. Vid sådant förhållande skulle igångsättandet av andra stora arbetsföretag än de rent kommunala, där såväl städernas som landsbygdens arbetslösa byggnads- och grovarbetare kunde beredas arbete och utkomst, vara synnerligen av behovet påkallat.

Det ligger därvid närmast till hands att tänka på *väg- och vattenbyggnadsbranschen*. Där kunna alla de sämst ställda kategorierna bland de arbetslösa byggnadsarbetare, såsom jordschaktare, hantlangare och andra slag av grovarbetare, finna direkt användning för sin yrkesvana och speciella fallenhet, utan att sådana hinder möta, som ofta försvåra deras återbördande eller placering till jordbruket. Detsamma gäller även de arbetslösa stenhuggarna.

Väg- och vattenbyggnadsindustrien är emellertid en fullt självständig bransch med sina säregna förhållanden, vars arbetsmarknad icke i normala fall är att uppfatta som ett slags bihang till byggnadsverksamhetens i övrigt. Arbetspersonalen utgöres av en tämligen fast stam, väg- och vattenbyggnadsarbetarna (»rallarna»), vilkas antal av brist på statistik ej låter sig säkert uppskattas, men som snarare torde över- än understiga 10,000. Dessa arbetare, vilka som bekant rekryteras från hela Sverige, och som inom sitt hårda och hälsofarliga yrke uppnått en betydande färdighet, kräva givetvis och med rätta att i första hand komma i åtanke vid de arbetstillfällena, som stå till buds inom väg- och vattenbyggnadsbranschen. Det skulle också vara oklok och kortsynt arbetsmarknadspolitik att med undanträngande av den egentliga väg- och vattenbyggnadsarbetarekåren vilja reservera arbetstillfällena för de arbetslösa inom den övriga byggnadsindustrien och stenhuggerierna. Därom kan ju icke heller bliva tal. Men väl är det ett önskemål att så kunna öka verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsbranschen i

Offentliga väg- och vatten-

Arbetsföretagens namn.	Arbetena beräknas bli fullbordade den	Antal arbetare			
		1 april 1914		1 juli 1914	
		i egen regi.	hos entreprenör.	i egen regi.	hos entreprenör.
K. Järnvägsstyrelsen:					
Statsbanan Järna—Norrköping	³¹ / ₁₂ 1915	685	—	615	—
» Sveg—Brunflo	³¹ / ₁₂ 1919	165	—	210	—
» Ulriksfors—Volgsjön	¹ / ₁₀ 1917	505	—	755	—
» Älvsby—Piteå	¹ / ₁₀ 1915	160	—	475	—
» Veittijärvi—Karungi—Matarengi	¹ / ₁₀ 1915	100	—	340	—
» Karungi—Haparanda	¹ / ₁₀ 1916	—	—	—	—
» Dagarn—Hultebo	¹ / ₁₀ 1915	—	—	—	—
Dubbelspårsbyggnaden Alingsås—Olskroken	³¹ / ₁₂ 1917	640	—	685	—
» Norrköping—Mjölby	³¹ / ₁₂ 1919	—	—	—	—
» Rönninge—Igelsta	³¹ / ₁₂ 1915	—	—	—	—
1914 års bangårdsutvidgningar i Stockholm	³¹ / ₁₂ 1917	—	—	—	—
Malmö bangårds ombyggnad	³¹ / ₁₂ 1920	200	—	190	—
Summa	—	2,455	—	3,270	—
K. Vattenfallsstyrelsen:					
Trollhätte kanals ombyggnad	¹ / ₄ 1917	1,404	347	783	428
Trollhätte kraftverks 3:e utbyggnad	¹ / ₁ 1919 ¹⁾	—	—	—	—
Älvkarleby kraftverksbyggnad	¹ / ₁ 1916 ²⁾	646	72	688	34
» kraftverks distributionsanläggningar	¹ / ₄ 1916 ²⁾	62	30	101	15
» » ångcentral	¹ / ₄ 1916 ⁴⁾	—	—	—	—
Porjus kraftverksbyggnad jämte linjebyggnader och Lule älvs reglering	¹ / ₄ 1916 ⁵⁾	576	29	435	77
Summa	—	2,688	478	2,007	554
K. Byggnadskommissionen:					
för dubbelspåret Rönninge—Ström:					
Dubbelspåret	¹ / ₁₂ 1916	—	²⁾ 60	—	³⁾ 115
Kanalen	¹ / ₁₁ 1917				
Stockholms Gas- och elektricitetsverk:					
Värtagasverkets utvidgning	1916	40	—	65	—
Untra vattenkraftverk i Söderfors socken	1917	600	—	630	—
Summa	—	640	—	695	—
Summa summarum	—	5,783	538	5,972	669
		6,321		6,641	

vårt land, att, utöver den mera fasta stammen av facket arbetare, även ett avsevärt antal arbetslösa från den övriga byggnadsverksamheten samt därtill villiga och lämpliga element bland de arbetslösa stenhuggarna kunna beredas sysselsättning under instundande sommar och därutöver, ifall krisen fortsätter.

Den första fråga, som då möter, är, huruvida arbetstillgången inom väg- och vattenbyggnadsindustrien för närvarande är och under den närmaste tiden kommer att bli tillräcklig för att i första rummet förebygga arbetslöshet bland fackets egna arbetare. I sådant syfte har socialstyrelsen, genom en närmare utredning rörande arbetsstyrkans växlingar vid större väg- och vattenbyggnadsföretag i landet, sökt komplettera de uppgifter som styrelsen inhämtar genom den regelbundna kvartalsrapporteringen över läget på arbetsmarknaden. Styrelsen har sålunda genom skrivelser den 10 april 1915 till *kungl. järnvägsstyrelsen*, *kungl. vattenfallsstyrelsen*, *kungl. byggnadskommissionen* för dubbelspåret Rönninge—Ström samt från *Stockholms gas- och elektricitetsverk* införskaffat uppgifter rörande de arbetsföretag inom väg- och vattenbyggnadsbranschen, som för närvarande pågå i verkens egen regi eller genom entreprenörer för deras räkning, samt begärt upplysning om tiden för deras avslutande och det antal arbetare, som därvid varit sysselsatta den 1 april och 1 juli 1914, den 1 april 1915 samt beräknas bli det instundande 1 juli.

De inkomna uppgifterna hava sammanställts å förestående tablå.

Av slutsiffrorna framgår, att ett större antal arbetare (sammanlagt 7,895 man) väntas kunna bli sysselsatt den 1 juli 1915 än som var fallet vid de tre tidigare tidpunkterna den 1 april, 1 juli 1914 och 1 april 1915 (respektive tillhoppa 6,321, 6,641 och 7,348 man). Innevarande vår ökades arbetareantalet med över 1,000 man i jämförelse med motsvarande tidpunkt föregående år. Att denna stegring av antalet sysselsatta arbetare ytterligare kommer att ökas under högsommaren — vilket i regel städse sker inom denna säsongbransch — beror dock väsentligen på statens järnvägsbyggen. Vid övriga företag (utom värtagasverkets utvidgning, vilket här medtagits, när det kommer att medföra arbeten även inom här ifrågavarande bransch) kommer arbetsstyrkan eljes under sommarens lopp att minskas; i synnerhet vid de stora företag, som ankomma på vattenfallsstyrelsen. Att märka är vidare, att icke mindre än 5 statsbanebyggnader (Järna—Norrköping, Älvsbyn—Piteå, Veittijärvi—Karungi—Matarengi, Dagarn—Hultebo samt dubbelspåret Rönninge—Igelsta d. v. s. den del därav, som järnvägsstyrelsen bygger), den 1 juli 1915 sysselsättande tillhoga 1,700 arbetare, komma att bli

avslutade under loppet av innevarande år, utan att samtidigt nya företag, enligt järnvägsstyrelsens uppgift, skola påbörjas i deras ställe. De järnvägsbyggnadsarbetare, som därvid skola entledigas, komma då att bliva arbetslösa under vintern 1915—16, vilket visserligen icke innebär en nyhet för dessa säsongarbetare; de bruka dessutom ibland, särskilt i Norrland, taga skogsarbete. Men ur arbetsmarknadens synpunkt gäller det att sörja för att dessa entledigade arbetare åtminstone våren 1916 kunna beredas anställning inom sitt fack.

Till belysande av frågan, huru arbetstillgången inom de offentliga företagen inom väg- och vattenbyggnadsbranschen under år 1916 skulle gestalta sig, hava uppgifter i förevarande avseende införskaffats från järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen. Totalantalet sysselsatta arbetare vid *statens järnvägsbyggnader* uppgavs därvid vid olika tidpunkt av åren 1915 och 1916 utgöra:

År 1915	1 januari	.....	2,220	man.	
»	1 april	.....	2,645	»	
»	1 juli	.....	4,075	»	(Beräknat).
»	1 oktober	.....	2,970	»	»
» 1916	1 januari	.....	1,900	»	»
»	1 april	.....	2,225	»	»
»	1 juli	.....	2,750	»	»
»	1 oktober	.....	2,600	»	»

Inom vattenfallsstyrelsens verksamhetsområde beräknas hela antalet anställda förmän och arbetare i genomsnitt per år komma att utgöra:

År 1915	.....	2,794	man.
» 1916	.....	1,925	»
» 1917	.....	1,650	»
» 1918	.....	1,766	»
» 1919	.....	2,060	»

Således kommer arbetsstyrkan inom ovanberörda statliga företag att minskas under de närmaste åren framåt. Man torde få hoppas, att den arbetsbrist, som därigenom kommer att uppså inom väg- och vattenbyggnadsbranschen, skall kunna uppvägas genom ökad arbetstillgång inom den enskilda företagsamheten.

För innevarande tidpunkt te sig icke uppgifterna rörande arbetstillgången inom *den enskilda verksamheten* lika gynnsamma som fallet i stort sett för närvarande är vid de offentliga företagen inom branschen.

Samma konjunkturer som lamslå företagsamheten inom den privata husbyggnadsindustrien, utöva naturligt nog liknande inverkan beträffande den enskilda väg- och vattenbyggnadsverksamheten. Enligt de uppgifter, som socialstyrelsen inhämtat dels från *Svenska Väg- och Vattenbyggarnas Arbetsgivareförbund* i Stockholm, dels från *Svenska Väg- och Vattenbyggnadsarbetareförbundet* i Krylbo befaras en inskränkning av arbetstillgången inom facket under instundande sommar. Härom föreligga dock inga exakta uppgifter, »ty», såsom det heter i skrivelsen från vederbörande arbetareorganisation, »det är svårt att därom vinna någon klarhet, då vid förfrågan hos arbetsledarna mestadels det svaret erhålles, att arbetsprogrammet för sommaren ännu icke är fullt klart, enär arbetsplanläggningen i år betydligt fördröjts *på grund av den oviss-het, som är rådande under den nu pågående krisen*». Givetvis hava dock dessa organisationer en god insikt i arbetsmarknadens läge inom sitt fack, och för den privata verksamheten på området torde väl ifrå-gavarande arbetsgivaresammanslutning anses särskilt vittnesgill. Dess ombudsman, har på förfrågan som sin åsikt uttalat, att arbetstillgången inom de anslutna företagen sannolikt blir förminskad.

Härom skriver vidare Svenska Väg- och Vattenbyggnadsarbetareförbundet:

»Att arbetstillgången är ringa framgår av att redan nu finnes i och omkring Sundsvall cirka 400 och omkring Gävle 200 man, vilka rest till platsen i väntan på att *Ostkustbanans* arbeten skola taga sin början; denna tillströmning ökas alltjämt. Vid varje arbetsplats går dagligen arbetssökande utan att vinna anställning. En stor del av denna arbetaregrupp har under vintern haft anställning i skogarna; dessa arbeten äro nu slut och arbetarne söka sig ut till de olika byggnadsanläggningarna. På grund av att arbetet inskränkts såväl vid gruvindustrien, som särskilt byggnadsindustrien, har redan en hel del av dessa grupper sökt sig till väg- och vattenbyggnadsarbetena, vilket framgår av att bland arbetssökande vid Ostkustbanan och andra arbetsplatser är en hel del vilka haft anställning inom byggnadsindustrien i Stockholm.»

Enligt uppgift till socialstyrelsen från ostkustbanans arbetsbyrå i Gävle hade alltifrån hösten 1914 i färdiga arbetslag anmält sig 1,637 arbetssökande, vilka fördela sig efter yrkesspecialiteter på följande sätt:

Yrke.	Antal.	Yrke.	Antal.
Schaktmästare	35	Stenarbetare	105
Schaktmästarebiträde	10	Grovarbetare	835
Jord- och bergschaktning	346	Maskinist	4
Bergsprängning	278	Smed	11
		Träarbetare	12

Summa 1,637

Dessutom hade sedan senaste årsskiftet per telefon eller vid personliga besök å järnvägsbyrån anmält sig ytterligare c:a 500, så att hela antalet arbetssökande för närvarande uppgår till omkring 2,137 man. Enligt uppgift skulle denna siffra hava varit betydligt högre, därest icke genom anslag utanför bolagets byrå tillkännagivits, att arbetare för närvarande icke antagas.

Denna tillströmning av ledig arbetskraft till ostkustbanan påvisar med all önskvärd klarhet behovet av arbetstillfällen för här ifrågakommande arbetarekategorier. Huvudmassan av de arbetssökande vid ostkustbanan tillhöra säkerligen järnvägsbyggnadsarbetarekåren, men en hel del arbetslösa byggnadsarbetare torde även med begärlighet åstunda att därvid komma i åtanke¹). Mera sparsamt torde däremot de arbetslösa stenhuggeriarbetarna i de västra och södra kusttrakterna vara representerade bland de arbetssökande till ostkustbanan.

Skall emellertid ostkustbanebygget under sommaren och slutet av år 1915 samt även under den närmaste tiden därefter verkligen kunna utgöra en ersättning för de minskade arbetstillfällen, som konstaterats inom såväl den enskilda väg- och vattenbyggnadsindustrien, som inom byggnadsverksamheten i övrigt samt vid stenbyggerierna, måste särskilda åtgärder vidtagas för att reglera anställningen av arbetskraft. Kravet härpå är icke blott ett stort samhällsintresse i och för sig; det vinner i styrka under sådana kritiska tider på arbetsmarknaden som de nuvarande, och torde med avseende å frågan om omedelbart påbörjande av ostkustbanebygget, vilket huvudsakligen motiverats av dessa socialpolitiska skäl, tillmätas avgörande betydelse.

Ty det sätt, varpå anskaffningen av arbetskraft till de stora arbetsföretagen i vårt land brukar tillgå måste ur flera synpunkter betecknas som mindre lämpligt och länder, även under normala förhållanden, arbetsmarknaden till skada. Intagningen av arbetskraft sker nämligen i regel direkt genom det lägre arbetsbefälet, vilket givetvis ej har möjlighet att därvid tillämpa andra principer än det ensidiga, tekniska arbetsledareintresset. Den för hela arbetsmarknaden så ytterst viktiga frågan, *huru och varifrån* arbetskraften till ett sådant stort företag rekryteras, blir därigenom ej alls beaktat. I regel strävar nog en sådan arbetsledning att i främsta rummet tillgodose de fasta lagens av vana järnvägsbyggnadsarbetare behov av anställning, och häremot är självfallet intet att

¹) Enligt vad senare meddelats, har dessutom hos ostkustbanans arbetschef, anmält sig ytterligare c:a 500 arbetssökande, så att hela antalet alltså f. n. torde uppgå till inemot 2,600. Bland de senast anmälda torde befinna sig många arbetslösa byggnads- och grovarbetare från Stockholm och omnejd.

invända. Men arbetareantalet därutöver torde i allmänhet fyllas efter slumpens skickelser. Anmäler sig en bonddräng från närliggande gård, som därigenom kanske berövas sin enda lejda arbetskraft, så får han företräde, om han kommer i god tid, framför den arbetslöse grovarbetaren från staden, vilken som sista resurs sökt sig ut till järnvägsbygget på landsbygden. Ovan vid jordbruksarbete, fast med lika goda fysiska förutsättningar, kan denne arbetslösa icke ersätta ovannämnde bonddräng. Resultatet blir sålunda, att jordbruket förlorar en arbetare, under det att den arbetslöse grovarbetaren fortfarande får gå utan arbete.

I verkligheten går det också till på detta sätt. Då arbetet med Trollhätte kanals ombyggande påbörjades 1910 klagade lantbrukarna i Vänersborgstrakten, enligt rapport från den offentliga arbetsförmedlingen, att deras arbetare lämnade dem i sticket och i stället sökte samt fingo anställning vid kanalarbetet. Vilka svåra följder en sådan åderlätning av lantarbetarestammen har för jordbruket, framgår därav, att en kronisk brist på arbetskraft förefinnes inom jordbruket, som enligt undersökningar verkställda av socialstyrelsen, gör sig gällande inom alla delar av landet. Enligt beräkningar, grundade på uppgifter från samtliga kommunalnämndsordförande i riket, rådde brist på lantarbetare i ca $\frac{1}{3}$ av alla kommuner i landet. Vad de av Ostkustbanan berörda länen beträffar, så var under år 1913 tillgången på lantarbetare otillräcklig i 46 % av alla kommuner i Västernorrlands län och i 35 % av Gävleborgs län; inom båda länen hade ställningen i detta avseende försämrats sedan föregående år. Under sådana förhållanden finns det ej mycken arbetskraft att avvara i dessa trakter för banbyggets behov, åtminstone icke bland den jordbruksidkande befolkningen. I den mån arbetslöshet förefinnes bland ortens skogsarbetare o. dyl. böra de icke förmenas anställning vid Ostkustbanebygget. Att efter preusiskt mönster utfärda generellt förbud att anställa arbetare, bosatta inom viss rayon på ömse sidor om banan, torde icke för våra förhållanden vara nödigt eller välbetänkt. I varje fall blir ortsbefolkningen icke lottlös genom stora arbetsföretag; rikliga förtjänster tillflyta dem genom körslor, ökad leverans och höjda pris å livsmedel, inkvarteringar m. m.

Genom den nuvarande bristen på organisation och system i arbetareanskaffningen till de stora arbetsföretagen inom väg- och vattenbyggnadsbranschen uppkomma icke blott faror för jordbrukets avbefolkning. Erfarenheten har visat, att rådande brist på rationella principer för och systematisk organisation av arbetsanvisningen även medför ett lokalt överflöd av lös arbetskraft. Lockade av hoppet om löande och relativt långvarig sysselsättning, strömma nämligen massor av grovarbetare till

den trakt, där arbetsföretaget har sin anställningsbyrå. En var hoppas att gynnas av slumpen och få platsen på bekostnad av kamraten. Här föreligger ett exempel av anarki på arbetsmarknaden av samma art som det, vilket ännu utspelas varje morgon framför dockportarna inom vissa områden i Londons hamn, och vartill motstycke förefinnes även vid våra hamnar, då arbetarna trängas för att ur förmannens hand rycka till sig den polett, som garanterar dem uppehållet för den dagen. En liknande situation förelåg vid påbörjandet av arbetena vid Älvkarleö kraftverk sommaren 1911 då sådana skaror av grovarbetare där förgäves sökte arbete, att de sedermera under lång tid överfyllde arbetsmarknaden inom Gästrikland och norra Uppland.

Till förebyggande av dessa rubbningar på arbetsmarknaden torde sådana grundsatser för arbetareanskaffningen till stora offentliga arbetsföretag böra uppställas, som taga sikte på ställningen på arbetsmarknaden i dess helhet. En oundgänglig förutsättning för att planmässighet på detta område skall kunna dels överhuvud förverkligas dels upprätthållas jämväl under arbetsföretagets fortgång, är därvid, att arbetarestammens anställande och fortlöpande rekrytering sker genom eller i *närmaste anslutning till Sveriges offentliga arbetsförmedling*, som med sitt nät av sinsemellan förbundna anstalter omspannar hela landet och därigenom blir i stånd att överblicka arbetsmarknaden samt organisera arbetsansvinningsen efter enhetliga principer.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *C. J. G. Swartz, S. H. Kvarnzelius, O. M. Strömberg, H. F. Lamm, C. G. Ekman, G. M. H. Ekelund, J. Nilsson, A. Pers, I. E. G. Svensson*, greve *N. F. Posse, J. L. Widell* och *C. I. Asplund* samt
från andra kammaren: herrar *A. Ekman, F. W. Thorsson, K. V. Rydén* i Malmö, *C. Persson* i Stallerhult, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *E. A. Nilson* i Örebro, *A. Wiklund, J. Ström, A. Anderson* i Råstock, *J. Erlansson* och *A. V. Sävström*.