

**Nr 283.**

Av herr **Vennerström m fl.**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående överflyttande av bränslekommissionens verksamhet till skogsvårdsstyrelserna.

Bränslekommissionen är den mest kritiserade av alla våra kristidsorganisationer. Ingen har fått mottaga häftigare anfall. Mot ingen ha angreppen varit så sakligt starka. Statsrevisorernas tungt vägande anmärkningar äro de bästa bevisen för att kritiken har en fast grund och icke vilar blott på lusten att häckla. Pressad av det sällsynt enstämmiga missnöjet tillsatte regeringen en särskild granskare, direktör Lundqvist. Denne fann allting välordnat inom bränslekommissionen. Icke den minsta invändning att göra. I sitt granskningsutlåtande trädde direktör Lundqvist fram som en bränslekommissionens försvarsadvokat. Hans oförbehållsamma betyg: »Med beröm godkänd» är icke i stånd att avvärja kritiken. Det förefaller uppenbart, att kontrollanten tagit sitt granskningsuppdrag väl snävt. Han tycks blott ha undersökt, om bränslekommissionen fungerat något så när korrekt och normalt inom ramen för de planer och instruktioner, som från början gjordes upp för densamma. Däremot har han icke på allvar gett sig i kast med den avgörande frågan, huruvida icke ett bättre och billigare bränsleanskaffningsresultat hade kunnat nå medelst en annan organisationsform.

Bränslekommissionens främsta uppgift var att framskaffa nödigt bränsle åt konsumenterna. I andra planet kom uppgiften att hindra prisstegring, att hålla priserna inom rimliga gränser. Den första uppgiften har bränslekommissionen kanske löst, den senare däremot icke alls. Bränslekommissionen tog uteslutande hänsyn till anskaffningsproblemet, prisproblemet existerade icke för bränslekommissionen. Bara bränslekommissionen fick fram ved brydde den sig icke alls om vad veden kostade. Däri ligger bränslekommissionens största missgrepp. För konsumenterna

spelar priset å veden, den oundgängliga nödvändighetsvaran, en avgörande roll. I stället för att tillgodose konsumenternas berättigade krav, att i denna de svindlande prisstegringarnas tid få på rimliga priser tillgång till den vara, av vilken vårt land innehåller outtömliga tillgångar, blev bränslekommissionen i ordets bokstavliga mening en dyrtidskommission. Det måste vara något grundfel i själva systemet, när veden i världens mest skogrika land, där man knappast ser skogen för bara träd, måste betalas med vanvettiga priser.

Bränslekommissionen invänder tvivelsutan, att de smärre konsumenterna erhålla veden väsentligt billigare än de större, industrier, kommunikationsföretag m. m. Hushållens ved, den som utdelas på kort, tillhandahålles livsmedelsnämnderna för kronor 10 pr kbm. prima björkved och kronor 8 prima barrved, plus frakt högst 4 kronor. För den ved, som därutöver tillhandahålles livsmedelsnämnderna, debiteras kronor 15 pr kbm. prima björkved och kronor 13 prima barrved. Industriens ved tillhandahålles för kronor 24 pr kbm. prima björkved och kronor 20 prima barrved, levererad fritt köparens station.

För det första må mot bränslekommissionen genmålans, att redan hushållsveden i och för sig är avsevärt dyr. För det andra må genmålans, att de högre priser, som läggas på industriföretag m. m., till allra största delen i sista hand vältras över på de breda konsumentlagren. Det är bekant, att bagerierna i Stockholm stodo inför nödvändigheten att betydligt höja brödprisen på grund av de höjda bränsleprisen för bränslekommissionens ved. För att undvika detta nödgades regeringen medgiva, att bagerierna erhöilo veden till bränslekommissionens självkostnadspris. Det är ock bekant, att i statsjärnvägarnas och de enskilda järnvägarnas argumentation för taxehöjningar intager den ökade kostnaden, som åsamkas dem genom de av bränslekommissionen vållade högre bränslepriserna, en framträdande roll. Det är likaledes bekant, att ångbåtslinjer av samma skäl nödgats med höjda taxor beskatta allmänheten. Det blir sålunda till sist ändock de smärre konsumenterna, som få bära den tyngsta bördan av vedprisernas stegring.

Den kritiska lekmannen, som spårar efter grundorsakerna till de anmärkta missförhållandena, lägger först märke till den ofantligt vittfamnande och dyra vedbyråkratien, denna myllrande långa rad av tjänstemän från högste vedgeneralen genom byråchefernas, länschefernas och distriktschefernas mellanstadier ned till kontorspersonal och förmän. Även med vederbörlig hänsyn tagen till bränslekommissionens maktpåliggande ar-

bete kunna inga starka saksål anföras mot ett radikalt bortopererande av en mängd överflödiga tjänstemän. Vad ha de 175 distriktscheferna gjort för nytta för sin i genomsnitt 6,000 kronors fasta lön pr år? De ha varit i det stora hela onödiga mellanlänkar i den långa organisationskedjan. Sent omsider ha de nu blivit satta på indragningsstat. Ingen nödvändighet berättigar de många länskontoren med dess talrika personal. Detta erkännes ock därigenom att bränslekommissionen börjat indraga och sammanslå länskontoren. Genom en kraftig reducering av den övertaliga vedbyråkratien skulle en avsevärd del av det till över 7,000,000 kronor uppgående årliga lönebeloppet — 626,920 kronor för den centrala personalen och 6,686,748 kronor för den lokala personalen — kunnat besparas. Arbetet skulle säkert icke lida därpå.

Till och med statsrevisorerna ha med rätta tyckt, att de individuella lönerna äro för högt tilltagna. Bränslekommissionens chef har 30,000 kronor i årslön, 6,000 kronor mera än statsministern. Båda anställningarna äro tillfälliga. Har den förre mer arbete och mer ansvar än den senare? Byråchefen för den värmetekniska byrån har 24,000 kronor, 4,000 kronor mera än chefen för statens järnvägar. Har verkligen den förre ett mer krävande arbete? En stackars landshövding med 13,000 kronors årslön måste nästan känna sig enkel inför samma läns vedhövding, som åtnjuter i regel 12,000 kronors fast årslön och därjämte reseersättningar varierande mellan 3,000 à 5,400 kronor årligen. Chefen för vedbyrån, redaktören från det sydsvenska landskapet, där det knappast växer en enda vedpinne, är liksom de övriga byråcheferna med sina 12,000 kronor icke precis svältavlönad. Det kunde nu vara, om den rikligt betalade personalen vore högt kvalificerad. Men mången högt avlönad är av sekunda, icke av prima kvalitet. Det är allom veterligt, att distriktschefer funnits, som varit komplett odugliga. Avdelningschefer och lagchefer ha formligen rafsats ihop och utbildats på hafs. Ungt folk, som knappast någonsin tagit i en yxa eller vandrat i en skog, ha anförtratts att leda stämplingsarbete mot 3,000 kronor pr år. Personalen har icke varit i höjd med lönerna.

Bränslekommissionen säger nu naturligtvis, att lönerna äro försvinnande små i förhållande till de väldiga vedpartiernas värde. Bränslekommissionen har räknat ut, att administrationskostnaden går till 40 öre pr kbm. I förhållande till hela självkostnadspriset, 15 kronor pr kbm., ser ju 40 öre ut som en struntsumma. Detta hindrar icke att sparsamhet bör iakttagas, där sparsamhet är möjlig och nyttig. I statsbudgeten marschera miljonernas hundratal fram med enorm hastighet och miljonerna sila mel-

lan fingrarna på kristidens människor. Icke minst kommissionernas medlemmar ha vant sig att handskas med miljoner kronor lika nonchalant som vanliga dödliga med ören. Men en eller annan sparad miljon kan av ett nödlidande folk användas på ett bättre sätt än att slungas i gapet på »en ynglande ämbetskår» för att använda Fabian Månssons tungomål.

Så långt kunna vi dock ge bränslekommissionen rätt, att lönerna och administrationskostnaderna spela en underordnad roll i förhållande till andra orsaker till de uppskruvade priserna. Vid uppgörandet av riktlinjerna för vedanskaffningen hade bränslekommissionen två vägar att välja på. Antingen kunde den beslagtagna skog, avverka densamma och sålunda själv sköta bränsleproduktionen eller också kunde den bygga bränsleanskaffningen huvudsakligen på frivilliga leveranser. Bränslekommissionen inriktade sin vedpolitik på den första linjen och gick därvid ytterst brådstörtat och obetänksamt tillväga. Bränslekommissionen debuterade med att inställa en mängd för staten på goda villkor planerade vedinköp. De vedbyråer, som sedan 1916 existerat i de olika länen, hade på ett i stort sett tillfredsställande sätt verkställt veduppköp till ganska billiga priser och med ringa administrationskostnader. På vårvintern 1917 höllo vedbyråerna på att avsluta kontrakt om betydande vedleveranser, då bränslekommissionen grep in med myndig hand och korsade över de förmånliga leveransavtalen. Bränslekommissionen skulle själv sköta bränsleanskaffningen, huvudsakligen genom egen avverkning.

Ett av de största misstag, till vilka bränslekommissionen gjort sig skyldig, ligger just häri, att den i första hand byggt på tvångsuttagning av ved genom avverkning, som bränslekommissionen själv bedriver genom egna organ och för vilket bränsle bränslekommissionen betalar ett visst uppkonstruerat rotvärde. Detta förfaringssätt, som bör användas endast i trängande fall och i alla händelser icke får bli normgivande, medför givetvis en relativt stor personal och medgiver endast mycket osäkra beräkningar av vedens värde vid förbrukningsorten, eftersom till rotvärdet måste komma kostnader för vedens huggning och framforsling till lastplats.

Värst är att bränslekommissionen genom detta avverkningsförfarande nödgats betala veden med ett visst för hela landet lika pris å själva råvaran. Riksvärderingsnämnden fixerade priset från början till kronor 8,25 pr kbm. prima ved och kronor 6,50 pr kbm. sekunda ved, gemensamt för hela riket. Det måste betraktas som absurt att stadga gemensamt rikspris utan att ta någon som helst hänsyn till vedens högst olika värde i olika trakter av Sverige. Detta har haft till följd att i de trakter, där råvaran

förut betingat ett ganska ringa pris, har veden blivit onaturligt fördyrad. Det skogrika nord-Sverige har fått betala samma priser som det skogfattiga syd-Sverige. Stegringen av priserna å de förut relativt billiga orterna har dragit med sig en stegring av priserna å de i normala tider relativt dyra orterna. Riksvärderingsnämnden är den närmast ansvariga för det bakvända tillvägagångssättet med ett schablonmässigt rikspris. Men även bränslekommissionen är i lika mån ansvarig, emedan den hos riksvärderingsnämnden förordat ett gemensamt pris för hela landet.

Vidare har rotvärdet fixerats genomgående för högt. I det fallet har bränslekommissionen mindre skuld än riksvärderingsnämnden, emedan bränslekommissionen föreslagit ett pris å veden på rot till kronor 7 pr kbm. prima ved och kronor 5 pr kbm. sekunda ved i stället för riksvärderingsnämndens resp. kronor 8,25 och kronor 6,50. Men även bränslekommissionens föreslagna priser äro i högsta laget. Även med de lägre priserna skulle skogsägarna ha blivit mycket väl tillgodosedda. Åt riksvärderingsnämndens fastslagna betalning ha de haft alla skäl i världen att jubla. Det bör nämligen observeras, att bränslekommissionens avverkning skett efter gallringsmetoden. På ett och annat ställe har det nog hänt, att bränslekommissionen tack vare inkompetenta arbetsledare farit illa fram med skogen. Men i regel har avverkningen skett efter modärna skogsvårdsprinciper. En skogsvårdsexpert sådan som professor Gunnar Schotte påstår till och med att den vid avverkningen utförda gallringen är den största skogsvårdsåtgärd som hittills blivit utförd i Sverige. Många skogsägare ha varit i det lyckliga läget att efter avverkningen ha en skog, som är nästan mera värdefull än före avverkningen. Betalningen efter de höga rotvärdena har man fått så gott som till skänks. Man kan helt instämma med professor Schotte: »Då således skogsägaren erhållit en betydande indirekt vinst genom bränslekommissionens gallring, synes skogsägaren kunnat nöja sig med avsevärt mindre direkt inkomst än han nu erhåller genom de väl så höga rotvärden, som riksvärderingsnämnden fastställt.»

Vedprisen hade tvivelsutan blivit betydligt billigare, om bränslekommissionen byggt vedanskaffningen mera på frivilliga leveranser. Då erfordras ju ingen bevakning i skogen utan endast vid avlämningsplatserna. Man får därjämte ett fastare grepp på priset, vilket — fastslaget att gälla vid leveransplatsen — inrymmer kostnaderna såväl för vedämnet som för huggning och körning. Därför hade man vid fastställandet av betalningen för ved n icke bort utgå från ett rotvärde i skogen, utan från ett pris på veden vid järnväg, hamn eller annan lastningsplats — olika för olika delar

av landet — varigenom rotvärdet givit sig mekaniskt i varje särskilt fall genom avdrag av huggnings- och körningskostnader. Därjämte hade skogsägaren fått ett visst intresse av att själv ordna drivningarna för att ovan berörda avdrag måtte bli så små som möjligt och för att bli i tillfälle att för här ifrågavarande ändamål uttaga den skog han helst kunde avvara för egna syften. Från annan synpunkt betyder detta, att bränslekommissionen härigenom kunnat bli i tillfälle att anskaffa sig bättre garantier för att den huggna veden över huvud komme inom räckhåll för konsumtionen, enär leverantören icke hade att påräkna ersättning för sina prestationer, förrän leveransen är slutförd. För framtiden böra alltså i övervägande grad frivilliga leveranser förekomma och allenast i undantagsfall, då nöden för något ändamål kräver tvångsvis uttagning av ved, må beslag läggas å skog för vedavverkning genom bränslekommissionens egen försorg.

Av siffrorna i bränslekommissionens publicerade redogörelse framgår, att den frivilliga vedanskaffningen medelst leveransöverenskommelse lämnar den ojämförligt billigaste varan. Självkostnadspriset beräknar bränslekommissionen som bekant till 15 kronor pr kbm. Vid sidan av de egna avverkningarna har bränslekommissionen även sökt att upprätta frivilliga överenskommelser med skogsägarna om leverans framme vid lastageplatsen av den vedkvantitet, som enligt kommissionens beräkning skulle ha fallit från vederbörande skogsägares skiften, därest desamma blivit föremål för kommissionens avverkning. De till den 31 oktober 1917 uppgjorda kontrakten omfattade enligt bränslekommissionens uppgifter cirka 3,300,000 kbm. ved till ett genomsnittspris för all slags ved av kronor 10,87 pr kbm., alltså betydligt under bränslekommissionens självkostnadspris, 15 kronor pr kbm. I stället för att tillgripa beslag har kommissionen i vissa fall förvärvat rätt till avverkning genom nyttjanderättsavtal. De för avverkningsrättigheterna, omfattande 557,237 kbm., betalda priserna motsvara ett värde å rot av bara kronor 5,83 pr kbm. Genom uppköp har bränslekommissionen tillhandlat sig vedbränsle. Å ingångna kontrakt har bränslekommissionen intill den 1 november 1917 tillförsäkrats 745,000 kbm. till ett medelpris av kronor 10,70 pr kbm., fortfarande mycket under självkostnadspriset.

Bränslekommissionen beräknar sig intill den 1 juni 1918 kunna skaffa 12,000,000 kbm. ved genom egna avverkningar för kronor 160,000,000 och 8,000,000 kbm. genom leveranskontrakt och köp för kronor 86,960,000. Det blir kronor 13,40 pr kbm. för den förra veden och kronor 10,87 pr kbm.

för den senare veden. Skillnaden betyder att den vedkonsumerande allmänheten genom bränslekommissionens avverkningspolitik blivit plundrad på åtskilliga tiotals miljoner kronor. Bränslekommissionens egna uppgifter utpeka oemotsägligt den billigaste vedanskaffningspolitiken.

Ett annat grundfel hos bränslekommissionens avverknings- och prispolitik är att den, gripen av ett slags storhetsvansinne, tagit sig an att söka helt behärska marknaden. Detta har givetvis medfört en hel del olägenheter både för allmänheten och icke minst för kommissionen själv. För en nykter betraktare står det sålunda klart, att bränslekommissionens verksamhet aldrig borde utsträckas till Norrbotten och Västerbotten samt Jämtland, enär dessa landsändar helt säkert kunnat ordna bränslefrågan utan ingripande utifrån eller åtminstone efter mera anspråkslösa linjer än nu, och då dessa landsändar ej heller behövt tagas i anspråk för vedanskaffning till andra delar av landet. För förnuftiga människor utanför bränslekommissionen förefaller det vara ett stycke abnormitet att frakta ved från Norrbotten till Stockholm och betala ofantliga frakter ända till 73 kronor i frakt pr kbm. på ångaren Mertainen. Det kan ock starkt ifrågasättas, om icke hela det skogrika Norrland kunnat avkopplas från bränslekommissionen och överlämnats att sköta sin vedfråga själv. Varför skola vedaffärerna i Norrland, där man bor mitt inne i de oändliga skogarna, dirigeras av bränsleherrar i Stockholm?

Det förefaller ock ha varit lyckligare, om både statens järnvägar och övriga trafikmedel, allmänna institutioner samt industrier lämnats frihet att, i den mån de förmått, själva anskaffa sitt bränslebehov i den öppna marknaden och genom egen försorg, hellre åtminstone än att, såsom nu ibland blivit fallet, dessa lämnats helt utan hjälp, varigenom levebrödet äventyrats för många arbetare, som äro beroende av de blottställda företagen. Varför i alla rimligheters namn kunde icke statens järnvägar vid den beryktade kontroversen med bränslekommissionen ha medgivits att sköta sin vedfråga utan bränslekommissionens obefogade inblandning? Järnvägsstyrelsen förklarade ju i början av 1917, att den hade betydande leveranskontrakt uppgjorda med skogsägare i Norrland och var i stånd att utan andras hjälp fylla sitt vedbehov. Bränslekommissionen sade myndigt nej, vedavverkningen skulle gå genom bränslekommissionen, de förmånliga uppgörelserna annullerades och järnvägsstyrelsen fick betala veden mycket dyrare, enligt dess uppgift 5,000,000 kronor i merutgift. Till ursäkt för sitt till synes meningslösa ingripande anför bränslekommissionen blott en förmodan att det icke varit järnvägsstyrelsen möjligt att inköpa den behöv-

liga veden till det uppgivna billiga priset. Ursäkten är dyrbar, enär bränslekommissionen så innerligt väl vet, att de förmånliga överenskommelserna omöjliggjordes just genom det under bränslekommissionens egen medverkan skapade höga och gemensamma rotvärdet, varigenom leverantörerna lockades bort från sin överenskommelse.

Slutligen varför skall ett stort industriellt företag i t. ex. Norrland, ett företag, som självt har väldiga skogskomplex, nödvändigtvis tvingas att använda bränslekommissionen som fördyrande och försenande mellanhand för att få ved? Det är nödvändigt, säger bränslekommissionen, för att undvika en konkurrens om ved från industriens sida, vilken konkurrens kunde »medföra oskäligen prisstegring till förfång för alla förbrukare». Det är svårt att hålla sig allvarlig. Sanningen är den, att just bränslekommissionens konkurrens och dess avverkningspolitik har medfört den befarade »oskäligen prisstegringen till förfång för alla förbrukare». En värre prisstegring än den, som åstadkommits genom bränslekommissionens egna åtgöranden, torde ligga utom möjligheternas område.

Man invänder naturligtvis nu, att det varit nödvändigt att taga med dessa företag för att genom högre vedpriser för dem utjämna skillnaden mellan priset på den s. k. kortveden och de verkliga kostnaderna för densamma. Enligt särskilda föreskrifter har bränslekommissionen skyldighet att i viss utsträckning tillhandahålla ved för hushållsändamål till pris, som understiger bränslekommissionens anskaffningskostnader. Bränslekommissionen beräknar att genom detta tillhandahållande skall uppstå en förlust av kronor 16,000,000. Denna förlust måste emellertid täckas på annat sätt, eftersom bränslekommissionens rörelse ej får förorsaka statsverket utgifter. På grund härav har bränslekommissionen måst höja priset på ved till industriella anläggningar för att kunna neutralisera de nämnda förlusterna. Men det kan sättas ifråga, huruvida det icke i så fall hade varit från alla synpunkter bättre, om dessa konsumenter, som i alla fall blivit betungade med högre vedpriser, ålagts en viss licensavgift vid förbrukning av ved, varigenom dessa åtminstone varit fria att själva ordna sina angelägenheter med avseende på bränsleförbrukningen och icke legat i händerna på den oberäkneligen bränslekommissionen. Sådana licensavgifter har bränslekommissionen redan nu i särskilda fall utkrävt. Men då dessa licensavgifter kunna betraktas som ett slags särbeskattning av vissa företag, torde det vara riktigt, att de icke bestämmas godtyckligt av bränslekommissionen. De böra fixeras likformigt av riksdagen. Vill man icke på detta sätt hålla sig skadeslös för kortvedens försäljning under själv-



kostnadspriset, så återstår den utvägen, att staten träder emellan med anslag i prisreglerande syften på samma sätt som den nu gör i fråga om en del livsmedel till konsumenterna och i fråga om fodermedel och gödningsämnen till lantbrukarna.

Med bränslekommissionens begär att gapa över för stora områden sammanhänger dess tydliga oförmåga att behärska transportproblemet och hålla fraktkostnaderna inom vederbörliga gränser. För stora vedpartier, som fraktas långa vägar, ha fraktkostnaderna sprungit upp i en häpnadsväckande höjd, varigenom allmänheten, som jämte de övermåttan höga anskaffningskostnaderna måste betala de dryga frakterna, tillfogats en kännbar merutgift.

I den bok, som bränslekommissionen utgivit om sitt fögderi, lämnas belysande interiörer om huru de hart när ofattbara fraktkostnaderna kommit till. Den 15 november 1917 hade bränslekommissionen på förhyrda båtar skeppat ungefär 420,000 kbm. ved mellan olika platser på ost- och västkusten. Totalkostnaden, inklusive hyra för båtarna, hade intill denna tid uppgått till kronor 6,607,184. Medelfraktkostnaderna pr kbm. var således kronor 15,75 d. v. s. över 50 kronor pr famn. Finns någon rim och reson i sådana väldiga fraktpriser? Kan man undra på att priset i Stockholm, för vars behov dessa sjötransporter huvudsakligen måste tillgripas, gått upp till det svindlande höga beloppet av ett hundratal kronor pr famn.

En noggrann granskning av bränslekommissionens uppgifter om befraktningen å de olika båtarna lämnar belysande detaljer. Ångaren *Mertainen* å 7,300 ton var förhyrd för tre månader, och hyran uppgick till 110,000 kronor pr månad. Under dessa tre månader gjorde ångaren summa summarum en resa till Stockholm, det var från Luleå. Den resan kostade 330,000 kr. enbart i hyra för båten. Ångaren *O. H. Wiens* å 4,000 ton var likaledes förhyrd för tre månader och hyran uppgick till 65,000 kronor pr månad. Den gjorde en enda resa, till Nynäshamn. Denna resa skulle alltså kosta 185,000 kronor. Ångaren *Lao* å 4,300 ton var förhyrd för två månader och hyran var 70,000 kronor pr månad. Den gjorde en enda resa, till Stockholm, vilken resa sålunda kostade 140,000 kronor. En mindre ångare, *Odensvold*, å 1,650 ton var förhyrd för två månader till en kostnad av 30,500 kronor pr månad. Den gjorde en resa på dessa två månader, nämligen till Malmö. Den resan kostade sålunda 61,000 kronor.

Orsaken till dessa höga fraktkostnader ligger nog till stor del däri att veden fraktas onödigt långa vägar. De ångare, som varit beordrade att hämta vedpartierna, ha fått ligga och vänta dagar och veckor innan veden

blivit inlastad. Då hyreskostnaden pr dag stigit till tusentals kronor, är det lätt förståeligt, att fraktkostnaderna blivit enorma. Vidare har det nog hänt, att utrymmet icke alltid blivit fullt tillgodogjort, utan båtarna gått med mindre last än vad utrymmet tillåtit. Hela detta våldsamma fördyrande utav vedpriserna till följd av fraktkostnaderna bottnar däri, att bränslekommissionen tagit sig vatten över huvudet och icke kunnat bemästra transportproblemet, såsom man hade för rätt att kräva.

Efter denna kritiska granskning som inskränkes till bränslekommissionens verksamhet i fråga om vedanskaffningen, ehuru mycket kunde vara att anföra även om dess övriga verksamhet, reser sig den frågan, huru missförhållandet lämpligast bör rättas. Två olika vägar kunna beträdas. En meningsriktning kräver, att bränslekommissionen helt avskaffas. Så föreligger t. ex. inom Härnösands stadsfullmäktige till behandling ett förslag från stadsfullmäktiges vedkommitté med doktor Fritz Kaijser i spetsen, vari föreslås en skrivelse till regeringen med yrkande att bränslekommissionen måtte avskaffas. Detta förslag är dock icke att rekommendera. Det är farligt att låta det privata jobberiet få fria tyglar. Samvetslösa vedjobbare skulle säkerligen icke skona beroende konsumenter mera än övriga jobbare gjort. Det går icke att lämna ett så viktigt område som vedfrågan helt utanför statsreglering och statskontroll. Genom bränslekommissionens avskaffande skulle man kanske råka ur askan i elden. Det privata intresset och initiativet bör få finnas till i de fall, där det är till gagn, men regleras och beskäras i de fall, där det är till skada.

En annan meningsriktning, till vilken vi ansluta oss, kräver en radikal omorganisation av bränslekommissionen. Den statliga vedanskaffningsapparaten bör alltjämt vara kvar men läggas efter mer enkla, mer praktiska, mer billiga, mindre tillkrånglade och byråkratiska och dyrbara linjer än nu. Det gäller att få bort byråkratien och söka få såväl organisationen som vedanskaffningen billigare. Icke bara vedanskaffningsfrågan utan även prisfrågan, vilken den nuvarande bränslekommissionen icke har tagit vederbörlig hänsyn till, bör vara grundläggande vid skapandet utav en annan statsorganisation.

Det bör medges, att det är synnerligen vanskligt att mitt under sjudande arbete avbryta företaget och lägga om verksamheten på en ny bog. En sådan radikalåtgärd vore knappast tillräddig, om man för ifrågavarande ändamål måste tillgripa alldeles oprövade medel. I sådant fall kunde den sista villan lätt bli värre än den första. Till all lycka äga vi emellertid i Sverige en institution, som efter obetydliga omläggningar väl svarar mot

alla rimliga anspråk härutinnan. Det är *skogsvårdsstyrelsen*, var och en inom sitt landstingsområde.

Skogsvårdsstyrelsernas uppgift är ju visserligen i viss mån av annan karaktär än den, som förutsattes för här ifrågavarande ändamål, men som dess i lag avsedda verksamhet till följd av kristiden nästan helt ligger nere och i stort sett för närvarande inskränker sig till fiskaliska uppgifter, torde det icke vara ur vägen att genom ett beslut från statsmakterna förändra innehållet av § 4 i kungl. förordningen den 24 juli 1903 angående skogsvårdsstyrelser, så att det för *innevarande kristid* komme att åligga skogsvårdsstyrelserna att var och en inom sitt verksamhetsområde i stället ombesörja anskaffningen av ved. Därigenom skulle man för ändamålet få ett organ, som genom sin natur och tidigare verksamhet vore väl förfaret på området och som, förtroget med det egna länets behov och möjligheter, kunde smidigt anpassa sig efter förhållandena i varje särskilt fall och slutligen a priori sutte inne med de bästa förutsättningar för att bedriva avverkningen efter förnuftiga principer med hänsyn till framtidens krav. Härtill kommer, att skogsvårdsstyrelsens organisation är fullt genomförd och att personalen tack vare mer eller mindre långvarig tjänstgöring hos bränslekommissionen är väl förtrogen med vedanskaffningen. Av bränslekommissionens länschefer ha de flesta varit länsjägmästare. Blott några få länschefer ha tagits utanför länsjägmästarekåren. Därför torde denna personal med någon förstärkning, tränad som den är i bränslekommissionens arbetsmetoder, kunna utan vidare träda i den nuvarandes ställe. Därmed är i själva verket hela frågan löst, så mycket mera som skogsvårdsstyrelserna var inom sitt landstingsområde torde kunna anses vara sig själva nog. Någon högre myndighet i egentlig bemärkelse behöves således icke, utan skogsvårdsstyrelsen skall i sig inrymma samtliga högre och lägre myndigheter, med vilka bränslekommissionen nu arbetar och som i korthet kunna beräknas med begreppen distriktskontor, länsbyråer och bränslekommissioner, allt med den väldiga stab av tjänstemän som dessa representera.

Det torde emellertid bliva omöjligt att helt undvara en föreningslänk mellan de olika skogsvårdsstyrelserna, ett slags ledande centralorgan, som skulle ha att uppdraga riktlinjer i stort för vedanskaffningen och som tillika bör representera hela vedanskaffningsorganisationen utåt. Därför bör enligt detta förslag alltjämt en centralinstitution i Stockholm bibehållas, en institution, som dock har väsentligt måttligare dimensioner än den nuvarande bränslekommissionen. Detta centrala verk behöver icke enligt en

fackmans beräkning bestå av mera än 5 i affärs- och skogliga angelägenheter bevandrade män jämte verkställande direktör med sina assistenter och skrivbiträden, högst 20 à 25 personer, mestadels billig arbetskraft. Det kan ju tänkas, att denna beräkning är väl knappt tilltagen. Även om detta är fallet, så är dock »den nya bränslekommissionen» i sina proportioner och sin kostnad utomordentligt skiljd från den gamla.

Detta centrala verk skulle alltså för vidare befordran till skogsvårdsstyrelserna mottaga erforderliga direktiv från finansdepartementet, anskaffa och tillhandahålla behövt rörelsekapital för verksamheten, medverka vid prisreglering å ved, förmedla virkesförsäljningar mellan olika delar av landet samt i övrigt tillhandagå skogsvårdsstyrelserna med de besked och upplysningar, som kunna erfordras för att till hela landets båtnad kunna bedriva vedanskaffning på skilda håll. Här bör anmärkas, att det torde bli nödvändigt att i Stockholm liksom i Göteborg och eventuellt å några andra större orter anordna särskilda, tillfälliga organisationer, som för respektive samhällen tillgodose vedbehovet och ombesörja distribueringen av bränsle. Skulle denna plan kunna genomföras, torde mycket väsentliga kostnader kunna besparas genom förenkling i organisationen, var till kommer, att de institutioner, åt vilka vedanskaffningen skulle överlämnas, bereda säkra garantier för att verksamheten ordnas efter stundens behov och icke anläggas efter grunder, som om det gällde att utveckla ett stadigvarande ämbetsverk.

Nu invändes helt säkert, att en sådan indragning, som här skisserats, är otänkbar. Härtill svaras, att invändningen är riktig, därest man allt fortfarande skall ävlas att bedriva vedanskaffningen efter de riktlinjer, som hittills tillämpats. Men vi hålla före, att en ändring härutinnan icke blott är önskvärd utan också möjlig. I den föregående kritiken har pekats på en del av bränslekommissionens nuvarande verksamhetsområden, vilka kunna och böra dels helt avkopplas och dels betydligt inskränkas eller omläggas. Vi ha utvecklat, att bränslekommissionen bör i görligaste mån anskaffa sin ved genom frivilliga leveranser och inskränka den kostsamma och ytterst arbetskrävande avverkningen genom statens egen försorg till det minsta möjliga. Vi ha vidare erinrat därom, att de skogrikare delarna av landet, särskilt i Norrland, borde kunna själva få ordna sin bränslefråga utan ingripande från bränslekommissionen eller åtminstone efter mera anspråkslösa linjer än nu. Vi ha slutligen hävdadt den uppfattningen, att statens järnvägar och övriga kommunikationsföretag, allmänna institutioner och industrier borde lämnas frihet att i mån utav förmåga själva an-

skaffa den för dem nödvändiga veden. Genom att bränslekommissionen efter dessa anvisningar avstår ifrån och avlastar en del av sina nuvarande uppgifter, som den icke med nödvändighet behöver påtaga sig, kan den utav oss föreslagna enklare och billigare organisationen fungera på ett fullt tillfredsställande sätt.

Med avseende å behovet av kontroll, som givetvis inverkar på personalens storlek, torde också den beprövade personalen hos skogsvårdsstyrelserna, där den åtnjuter fast anställning, kunna skänkas större förtroende än den mer eller mindre tillfälligt sammanfogade organisationen av till stor del oprövade element, som nu står till bränslekommissionens förfogande.

Av det anförda framgår, att skogsvårdsstyrelserna skulle självständigt var inom sin ort och genom sin personal — eventuellt för ändamålet förstärkt — ombestyrta vedanskaffningen, allt under »ledning» av centralbyrån i Stockholm. Man måste emellertid förutsätta, att till följd av olika tillgång och efterfrågan inom skilda delar av landet ganska omfattande vedtransporter måste på sina håll tillgripas. Dessa borde emellertid utan svårighet kunna ordnas genom avtal resp. skogsvårdsstyrelser emellan, så att centralorganisationen icke behövde betungas med omsorgen härför, så mycket hellre som den avsändande skogsvårdsstyrelsen vid större försändelser till sjöss kan erhålla sakkunnig hjälp för varje särskilt fall av speditörer i hamnstäderna, utan att en särskild organisation, i likhet med vad nu är fallet, behövde anlitas.

Vad beträffar revisionen av skogsvårdsstyrelsernas förvaltning och räkenskaper, torde denna kunna ombesörjas på vanligt sätt av revisorer enligt § 8 av kungl. förordningen den 24 juli 1903, eventuellt förstärkta med lokala siffergranskare.

Även den ekonomiska sidan av förslaget är gynnat av omständigheterna.

För sin verksamhet ha ju skogsvårdsstyrelserna till sitt förfogande ganska avsevärda kapital i form av skogsvårdsavgifter, som de, så vitt man kan se av § 4 i nyssberörda författning, äro oförhindrade att använda till avlöning av personalen även under förutsättning av den förändring i uppdragets karaktär, som föreslås. I regel torde dessa medel räcka till för här ifrågavarande ändamål, men skulle så icke bliva förhållandet inom något län med hänsyn till behovet att förstärka personalen, så torde Kungl. Maj:t, som ju enligt § 4 av kungl. förordningen den 11 oktober 1912 förfogar över 10 % av alla utgående skogsvårdsavgifter, lätt kunna reglera

detta förhållande allt efter omständigheterna på olika håll. Att i större omfattning lägga beslag på skogsvårdsavgifterna torde vara mycket vanskligt, då det eventuella överskottet väl behöves för att reparera de revor, som vedavverkningarna redan förorsakat eller komma att förorsaka. I händelse av trängande behov för något visst län torde det i alla händelser icke möta något hinder, att den ena skogsvårdsstyrelsen lånar av den andra på villkor, som med hänsyn till förhållandena kunna finnas rimliga, och synes det alltså icke otänkbart, att man på här föreslaget sätt kunde erhålla nästan hela organisationen utan några särskilda kostnader för samhället.

Vad rörelsekapitalet beträffar, så förutsättes, att detta liksom hittills skall ställas till förfogande av riksbanken. Men det kan sättas i fråga, huruvida icke riksbankens börda skulle åtminstone delvis kunna lättas därigenom, att den nya bränslekommissionen med bemyndigande av riksdagen finge upplägga en serie räntefria bränslechecker av lämpliga valörer, betalbara av riksbanken på passande, kortare tider. Därest dessa checker komme ut i allmänna marknaden och där användes såsom papperspengar, kunde ju icke blott riksbanken göra förtjänst, i händelse betalning för försåld ved inflöte före checkernas förfallodag, utan även den nya bränslekommissionen arbeta med åtminstone delvis räntefritt kapital, vilket icke borde vara att förakta.

Vid en granskning av denna i samråd med sakkunniga uppgjorda och kontrollerade omorganisationsplan visar det sig, att även i detaljerna allting går i lås under nödig kontroll även efter så väsentliga förenklingar som de föreslagna. Under förutsättning att varje skogsvårdsstyrelse bör få ordna sina angelägenheter efter eget gottfinnande, torde följande riktlinjer kunna uppdragas för vedanskaffningen:

Veden mottages å leveransplats av vederbörande skogsvårdstillsyningsman, som med kopieringssystem utskriver mottagningskvitto, upptagande kvantitet och sortiment, i tre exemplar. Två exemplar av mottagningskvittot, som undertecknas såväl av mottagaren som avlämnaren, insändas till skogsvårdsstyrelsen, medan det tredje överlämnas såsom erkännande rörande inmätningen till leverantören. Innan mottagningskvittona överlämnas till skogsvårdsstyrelsen, skall anteckning om det mottagna vedpartiet göras i därför avsedd liggare hos tillsyningsmannen.

All utlämning av ved från upplagsplatserna verkställs också av vederbörande tillsyningsman, som därvid upprättar ett leveranskvitto i tre exemplar av motsvarande uppställning som mottagningskvittot. Två av

dessa leveranskvitton, som underskrivas av såväl tillsyningsmannen som köparen, insändas till skogsvårdsstyrelsen, medan det tredje överlämnas till mottagaren av veden. Innan leveranskvittona översändas, till skogsvårdsstyrelsen, skall anteckning göras i ovanberörda liggare rörande det utlämnade partiet.

Såväl mottagnings- som leveranskvittona skola vara numrerade och ordnade i serier, vilket ytterligare stärker kontrollen.

För redovisning av in- och utlämningen av ved upplägges å skogsvårdsstyrelsens expedition en vedinventarieliggare för varje tillsyningsmannadistrikt med uppslag för varje särskild upplagsplats. I denna liggare införas de mottagna och utlämnade vedposterna, allt efter som mottagnings- och leveranskvittona inkomma till expeditionen. Den 1 i varje månad insänder tillsyningsman till skogsvårdsstyrelsen ett sammandrag över å varje upplagsplats mottagen och utlämnad ved, vilket sammandrag kontrolleras med den å skogsvårdsstyrelsens expedition förda vedinventarieliggaren. Det ena av de till skogsvårdsstyrelsens expedition insända exemplaren av såväl mottagnings- som leveranskvittona utgör bevis till vedinventarieliggaren, medan det andra tjänar som verifikation till kassaboken.

Likvidering av mottagen ved verkställes direkt från skogsvårdsexpeditionen i enlighet med dit inkomna mottagningskvitton och med leverantören upprättat kontrakt. All försäljning av ved sker mot räkning, som utskrivs å skogsvårdsstyrelsen och tillställs köparen därifrån. Tillsyningsmannen äger således icke rätt att uppbära likvid för av honom utlämnad ved. För den föreslagna organisationen torde följande böcker och liggare behöva föras å skogsvårdsstyrelsens expedition, nämligen:

1. *Kassabok*, i vilken bland annat inkomster och utgifter för ved bokföras under ett särskilt konto, »vedkonto»;
2. *Dagbok* för inköp och försäljning av ved, redovisande såväl penningemedel enligt vedkontot i kassaboken som kvantitet och kvalitet av de försålda vedpartierna;
3. *Avräkningsbok* med konton för säljare och köpare av ved;
4. *Vedinventarieliggare*, redovisande vedpartierna å de olika upplagsplatserna, enligt inmättnings- och leveranskvittona jämte sammandrag för överskådliggarens skull;
5. *Liggare över upprättade leveranskontrakt*.  
Önskvärd statistik lämnas i årsberättelserna av varje skogsvårdssty-

relse för sig, vilken sedermera lätteligen kan sammanställas av centralorganisationen.

Med denna motivering hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville efter de i motionen angivna huvudgrunderna överflytta bränslekommissionen nu påvillande verksamhet till skogsvårdsstyrelserna i de olika länen med bibehållande av ett mindre, centralt verk i huvudstaden.

Stockholm den 5 februari 1918.

*Ivar Vennerström.*

*C. O. Johansson,*  
Sollefteå.

*Alfr. Werner.*

*K. J. Karlsson.*

*Fabian Månsson.*

*H. Hansson*  
i Mora.

*Sten Berglund.*