

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1930.

Första kammaren.

Nr 43.

Måndagen den 2 juni.

Kammaren sammanträdde kl. 8 e. m.; och dess förhandlingar leddes till en början av herr förste vice talmannen.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 10 B, angående regleringen för budgetåret 1930/1931 av utgifterna under riksstatens tionde huvudtitel, innefattande anslagen till handelsdepartementet;

nr 320, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjätte huvudtiteln gjorda framställning angående anslag till tryckningskostnader;

nr 333, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till besiktning av motorfordon m. m.;

nr 334, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående exploatering av Ladugårdsgärdet m. m. jämte en i ämnet väckt motion;

nr 335, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till oförutsedda utgifter; samt

nr 336, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anvisande av anslag till riksdags- och revisionskostnader m. m.

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 11 B, till Konungen angående regleringen för budgetåret 1930/1931 av utgifterna under riksstatens elfte huvudtitel, innefattande anslagen till pensions- och indragningsstaterna.

Anmälades och bordlades

statsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 200, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till bekämpande av arbetslösheten jämte i ämnet väckta motioner;

nr 201, i anledning av väckta motioner angående möjligheterna att utnyttja statens gruvegendom i Västerbotten;

nr 202, i anledning av väckta motioner om anslag till fraktlindring för möjliggörande av inhemsk järntillverkning av Norrbottensmalm m. m.; samt

nr 203, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande statsutskottets utlåtande nr 177 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa i samband med 1927 års skolreform stående frågor m. m. jämte åtskilliga i ämnet väckta motioner; ävensom

sammansatta stats- och andra lagutskottets memorial nr 11, angående ersättning åt sekreterare och vaktbetjäning hos sammansatta stats- och andra lagutskottet för behandling av Kungl. Maj:ts propositioner nr 154 och 160 m. m.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran andra lagutskottets utlåtanden nr 42 och 43.

Ang.
omorganisa-
tion av väg-
och vatten-
byggnads-
kåren.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 179, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omorganisation av väg- och vattenbyggnadskåren jämte en i ämnet väckt motion.

I en till riksdagen avlåten, den 14 mars 1930 dagtecknad proposition (nr 220), vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, hade Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen fogade utdrag av statsrådsprotokollet över försvarsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att godkänna de av departementschefen i berörda statsrådsprotokoll förordade grunderna för en omorganisation av väg- och vattenbyggnadskåren.

I en inom första kammaren av herr C. Forssell väckt motion, nr 320, hade hemställts, att riksdagen måtte avslå propositionen i fråga.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på återopade grunder hemställt, att riksdagen måtte med bifall till herr C. Forssells förevarande motion (I: 320) besluta, att Kungl. Maj:ts förslag till omorganisation av väg- och vattenbyggnadskåren icke skulle av riksdagen bifallas.

Herr Forssell: Jag ber att få tacka utskottet för den tillmötesgående behandling, som min motion rönt. Naturligtvis är det ej utan vemod man konstaterar, att denna fråga nu faller, för vilken gång i ordningen är svårt att säga, men det torde vara nödvändigt med anledning av den ställning, som vederbörande kungl. proposition intog till frågan om ingenjörernas användning.

Jag vill här, i samband med den utredning, som riksdagen eventuellt kommer att begära, be att få understryka några av de synpunkter, som anförts i min motion, framför allt den, att den tekniska sakkunskap, allra helst i sina främsta former, som finnes att tillgå inom landet, skall användas till det militära förberedelsearbetet i fred, och att det icke blott inom en viss mycket begränsad krets skall utväljas ingenjörer, som skola genomgå kurser för träning till vissa militära positioner av relativt underordnat slag. Det torde, om den dagen kommer, då vår krigsberedskap verkligen kan behövas, vara av yttersta behov påkallat, att militärens tekniska krigsberedskap befinner sig på höjdpunkten av vad tiden då kan presteras. I det avseendet har i hittillsvarande förslag till kårens omorganisation uppenbarligen kämpat två krafter, en, som uteslutande vill ägna sig åt dessa kursutbildningar av ingenjörer, och en annan, som också tager hänsyn till det militära förberedelsearbetet. Att den senare fått stå tillbaka, kanske illustreras bäst av ett uttalande i 1927 års förslag, där det säges: »Vad slutligen beträffar beredandet av tillgång till särskilt väg- och vattenbyggnadsteknisk sakkunskap för det militära förberedelsearbetet, torde någon särskild personal icke behöva för ändamålet beräknas.» — Där har man således från den ena sidan sagt ifrån, att det förberedelsearbete, som dock synes mig vara det viktigaste av alla de frågor, som en teknisk kår som väg- och vattenbyggnadskåren bör syssla med, skjutits helt åt sidan. I samma förslag finnes en motsatt synpunkt anförd på andra ställen, men man märker, hur denna utomordentligt dominerande verksamhet är skjuten åt sidan.

Det är nu att hoppas, att, om utskottets förslag går igenom, dessa synpunkter vinna beaktande. Jag vill därför endast framhålla ytterligare några synpunkter rörande den nuvarande väg- och vattenbyggnadskåren och dess ställ-

ning och användning, som kunna vara förtjänta av beaktande, just därför att en ny utredningstid förestår.

Ett av de viktigaste skälen till stiftandet av väg- och vattenbyggnadskåren framhölls vara, att dessa ingenjörer borde organiseras militäriskt, därför att de skulle leda trupp, inte bara i fred utan också i krig. Det skulle under sådana omständigheter kunna synas ganska naturligt, att de ingenjörer inom kåren, som speciellt ägnat sig åt att bedriva arbetsledning, skulle särskilt gynnas och särskilt omhuldas av vederbörande ledning för kåren. Om man emellertid studerar de principer, som legat till grund för befordringen inom kåren under de sista decennierna, skall man finna, att på det mest märkliga sätt mycket framstående ingenjörer fått stå tillbaka, och motivet synes genomgående endast vara det, att de sysslat med entreprenadverksamhet. Det finns sålunda i denna stund utomordentligt skickliga ingenjörer, våra skickligaste byggare, som icke vinna någon högre befordran inom kåren, medan andra, som åtminstone från deras ingenjörskamraters synpunkt icke besitta större talanger, avancerat. Detta synes vara ganska underligt, då man betänker, att om det en gång vid krigstillfälle behöves att skicka ut större trupp- eller arbetsstyrkor av tekniskt folk, i spetsen för vilka det behöves speciellt tekniskt sakkunnig ledning, borde ingen vara mer skickad att då befinna sig i högre befälsställning än dessa entreprenadingenjörer, som för närvarande äro helt och hållet förbigångna. Det är möjligt, att det är den bristande skickligheten i velocipedåkning hos dessa högt skolade ingenjörer, som vållar, att de ej anses kunna på ett tillbörligt sätt fylla de poster, som för närvarande avses åt majorer eller högre befäl inom väg- och vattenbyggnadskåren. Talet kan låta mystiskt, men det har tyvärr sakligt befogade grunder bakom sig.

Jag tillåter mig uttala den förhoppningen, att när det gäller den nuvarande kåren både frågan om rekryteringen av dess högre befälsposter och frågan om personalens användning på dessa högre befälsposter noggrant begrundas av dem, som makten hava, och att vidare under den fortsatta utredningen synpunkten om det tekniska förberedelsearbetet inom armén måtte givas en tillbörlig plats.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

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

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 180, i anledning av väckt motion om rätt för tyghantverkaren O. E. Gunnarsson att för placering i löneklass tillgodoräkna sig viss tjänstetid;

nr 190, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om *dels* nedskrivning av statens utlåningsfonders lånekapital, *dels* ock täckande av förluster å lånemedelskapital;

nr 191, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till nya byggnader för Stockholms tygstation m. m.;

nr 192, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till lån för anordnande av skyddshem för flickor m. m.; samt

nr 193, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anvisande av anslag för avbetalning å statsskulden.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang.
omorganisa-
tion av väg-
och vatten-
byggnads-
kåren.
(Forts.)

Ang. en
centraltunnel
under Stock-
holm.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 194, i anledning av väckt motion angående en centraltunnel under Stockholm.

I en inom första kammaren väckt, till statsutskottet hänvisad motion, nr 18, hade herr *E. Thulin* hemställt, att riksdagen måtte för budgetåret 1930/1931 å extra stat anvisa ett belopp av 100,000 kronor, att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för utförande av utredning beträffande förortstrafikens, eventuellt inomstadstrafikens anslutning till den projekterade centraltunneln ävensom för bildande av ett trafikconsortium för tunnelns trafikerande.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att herr Thulins i ämnet väckta motion (I: 18) ej måtte av riksdagen bifallas.

Herr Thulin: Herr talman, mina herrar! Jag ber om kammarens överseende, att jag tager till ordet i denna fråga så sent på riksdagen, då alla önska största koncentration i förhandlingarna, men frågans betydelse har jag ansett vara sådan, att det bör förekomma någon debatt om denna sak, så mycket mer som jag vet, att åtskilliga av kammarens ledamöter intressera sig för denna fråga.

Frågan om centraltunnel under Stockholm är frågan om inledandet av förortsbanor i Stockholm. Spörsmålet om förortsbanor här i stockholmsområdet är mycket gammalt. Det har strängt taget kommit upp, redan då det kom att äga rum en bebyggelse i förorterna omkring Stockholm, och det blev aktuellt så tidigt som 1906, då Kungl. Maj:t först uppmärksammade saken och anbefallde en preliminär utredning av frågan om förortsbanor och deras inledande till Stockholm. Sedermera har förortsbanefrågan varit föremål för ett synnerligen omfattande utredningsarbete, först och främst från Stockholms stads sida under åren 1908—1914 och från statens sida vid olika tillfällen, i synnerhet under åren 1919—1923, då en särskild förortsbanekommission arbetade, som 1923 avgav sitt betänkande. Samtidigt hade Stockholms stad utredningar i gång. Sedan förortsbanekommissionen 1923 avgivit sitt utlåtande och detta remitterats till Stockholms stad, har frågan emellertid kommit in i dödvatten, och man har av olika anledningar upphört att intressera sig för en lösning av saken. Utredningarna hade blivit så många och problemet blivit så svåröverskådligt, att många gävo tappet och uppgåvo sina förhoppningar om en lösning av denna fråga.

Innan jag går vidare i min framställning, vill jag erinra om att frågan om förortsbanor har betydelse icke blott och bart för staden Stockholm och för Stor-Stockholmsområdet, utan indirekt för hela landet. I min motion har jag i några korta satser sökt sammanfatta förortsbanefrågans betydelse för Stockholm och för riket. Jag har sagt, att den höga hyresnivån i Stockholm har haft ett oförmånligt inflytande på de ekonomiska förhållandena i hela landet, och att den hyresnivå, som förekommer i Stockholm, skulle i viss omfattning kunna påverkas genom en kolonisation av områden, som äro belägna i Stockholms förortsområden. För att emellertid detta skall kunna äga rum, kräves ett ordnande av kommunikationerna, så att dessa områden kunna för bebyggande utnyttjas av personer, som under dagen utföra sitt arbete i Stockholm. Frågan om förortskommunikationerna i stockholmstrakten är därför ett spörsmål av betydelse för hela riket. Detta insågs redan 1906, när den preliminära utredningen företogs, och synpunkten skänktes tillbörligt beaktande 1919, då Kungl. Maj:t tillsatte statens förortsbanekommission för Stockholm. Men, tillfogar jag, spörsmålet om förortsbanekommunikationernas ordnande synes ha följts av ett oblikt öde, då frågan 1930 befinner sig i samma otillfredsställande läge som 1906, när frågan först upptogs från statens sida till behandling.

Nu har emellertid genom för förortsbanans lösning intresserade personer denna fråga åter ryckt fram till ny aktualitet. Det har nämligen av ett amerikanskt konsortium ingivits en koncessionsansökan på en centraltunnel, en tunnel, som är planerad att sträcka sig från Skanstull eller Tanto under Staden mellan broarna och fram till Brunnsviken. Denna tunnel skulle byggas av ett enskilt konsortium, som efter en viss tid, förslagssvis fyrtio år, skulle överlåta tunneln till staten eller staden utan kostnad. Man räknade nämligen med att byggnadskostnaderna för denna tunnel skulle kunna under denna tid amorteras.

Jag har intresserat mig för detta projekt ur tre olika synpunkter. Det synes mig nämligen riktigt, att centraltunneln, i den mån en sådan skall komma till utförande, utföres av ett enskilt konsortium, därför att allt vad som hittills förekommit i avseende på frågan om ordnandet av förortskommunikationerna, synes peka därhän, att enighet inom de beslutande institutionerna i Stockholm icke kan uppnås. Jag har också ansett denna tanke om en centraltunnel och förortsbanornas inledande genom en centraltunnel riktig, därför att det torde vara omöjligt efter 1923 års beslut i fråga om Stockholms bangårdsförhållanden att genomföra en lösning av förortsbane-trafiken, så som 1923 års förortsbane-kommission hade tänkt sig saken. Den enda möjligheten att på ett stort, brett sätt lösa förortsbane-frågan och även inomstadstrafiken i Stockholm är otvivelaktigt att föra ned den stora genomgående trafiken i en tunnel, som går under stadens centrala delar. Åtskilliga fördelar vinnas genom en sådan lösning, och såsom en av de betydande fördelar, som vinnas, vill jag peka på den övergripande trafik, som därmed blir möjlig. Jag har slutligen intresserat mig för detta amerikanska projekt om en centraltunnel, därför att detta förslag i princip sammanfaller med funderingar, som jag har haft beträffande denna fråga, långt innan jag hörde talas om det amerikanska projektet.

Detta förslag om en centraltunnel har emellertid på åtskilliga håll mottagits med mycket stor kyla. På bestämmande håll inom Stockholms stad har man ansett detta projekt vara någonting mycket olämpligt. Speciellt synes det gå emot vissa planer, som man har haft på ledande håll inom stadsplanenämnden i avseende på gestaltandet av trafiken inom staden. Där har man gått fram med andra förslag, förslag, vilka ha framställts i tidningspressen för en fjorton dagar sedan och som gå ut på att man skulle med en tunnel förena stadens områden i Brännkyrka med stadens områden i Bromma och på det sättet skapa en förbindelse mellan dessa två förortsområden, som Stockholms stad har intresse av att exploatera. Man har tänkt sig denna lösning på ett helt annat sätt än vad centraltunnelmännen ha tänkt sig lösningen. Man har tänkt sig en lösning genom en tunnel, som skulle gå i vinkel med vinkelspetsen förlagd någonstans uppe i Klarabergsgatan, och denna tunnel skulle byggas på ett sådant sätt, att den skulle gå, efter vad jag kan förstå, närapå i gatans plan, ett byggnadssätt, som, efter vad som uppgivits av amerikanska sakkunniga, övergivits i Amerika såsom synnerligen dyrbart, då ett sådant byggnadssätt förutsätter betydande kostnader för borttagandet av nuvarande ledningar av olika slag i gatorna och för uppstämpling av byggnaderna vid tunnelns nedläggande.

Men det är icke bara från Stockholms stad som centraltunnelprojektet rönt stor motsägelse. Även från ingenjörssakkunnigas sida här i landet har detta tunnelprojekt mötts med mycket stor kyla, och jag har fått bekräftat, vad en ingenjör sade mig, då jag hade väckt denna motion, som nu föreligger till behandling. Han påpekade för mig, att det största hindret för genomförande av detta projekt skulle möta från de svenska ingenjörernas sida, som av den omständigheten, att det var fråga om ett amerikanskt projekt, kände sig sårade

*Ang. en
centraltunnel
under Stock-
holm.
(Forts.)*

Ang. en
centraltunnel
under Stock-
holm.
(Forts.)

i sin ställning som svenska ingenjörer. Det var med andra ord, gjorde han gällande, de svenska ingenjörernas yrkesavundsjuka, som skulle lägga mycket svåra hinder i vägen för genomförandet av detta projekt. Man kan också få en föreställning om, att det ligger något i denna synpunkt, av den omständigheten, att det från svenska teknologföreningens sida uttalats, att man icke ville ha hit eller få tillfälle att höra de amerikanska fackmännen, därför att centraltunneln hade väckt mycket ont blod på sakkunnigt håll. Dessa olika omständigheter, den kyla, som förslaget om centraltunneln har mött, och en del andra omständigheter har gjort, att den planerade hitresan från Amerika av de amerikanska fackmännen ej har kommit till stånd, och det är beklagligt särskilt för mig, därför att denna motion därigenom icke fått den behandling från statsutskottets sida, som jag hoppades.

Det är emellertid icke bara ifrån Stockholms stads och ingenjörssakkunskapens sida här i landet, som tunnelprojektet mötts med ringa förståelse. Inte heller från järnvägsstyrelsens sida har denna tanke på en lösning av förortsbanefrågan vunnit något som helst stöd. Jag skulle icke använda någon längre tid att bemöta järnvägsstyrelsens i statsutskottets utlåtande återgivna yttrande, om ej det var så, att statsutskottet har stött sig på detta yttrande från järnvägsstyrelsen i sitt förevarande utlåtande. Statsutskottet säger nämligen där, att järnvägsstyrelsen har uttalat tvekan om möjligheten att överhuvud kunna lägga ifrågavarande tunnelprojekt, sådant det framlagts i koncessionsansökningen, till grund för ordnandet av Stockholms förortsbanefråga. Redan med hänsyn härtill, säger statsutskottet, finner sig utskottet förhindrat att tillstyrka motionen.

De synpunkter, som järnvägsstyrelsen gjort gällande, äro emellertid efter min mening föga bärande. Det är huvudsakligen fyra synpunkter, som järnvägsstyrelsen framfört. Den första synpunkten är den, att järnvägsstyrelsen ej kan biträda tanken på ett sådant avledande av förortstrafiken från de befintliga huvudbanorna till en genom staden framdragen centraltunnel, på grund av att förortstrafiken för statsjärnvägarnas del kan på ett tillfredsställande sätt ombesörjas, särskilt nu på grund av de ändrade förhållanden, som inträtt genom elektrifieringen av västra stambanan. Styrelsen pekar också på, att i sinom tid norra stambanan blir elektrifierad, och det skulle också medföra, att man på norra stambanan kunde på tillfredsställande sätt sörja för trafikanternas behov. Järnvägsstyrelsen har emellertid icke alltid intagit den ståndpunkten. I tidigare utlåtanden har järnvägsstyrelsen, ehuru väl en smula tveksamt, hyst den uppfattningen, att det behöves särskilda förortsbanor. Den ståndpunkt, som järnvägsstyrelsen nu intager, nämligen att förortsbanebehovet skulle vara tillräckligt tillgodosett genom statens järnvägars förortsbanelinjer för de områden, som det här är fråga om, har icke tidigare intagits på järnvägssakkunnigt håll. Och mot användandet av infartslinjerna för statens järnvägars fjärrtåg såsom lokalbanor ha tidigare anförts tungt vägande skäl, som ej försvagats genom den företagna elektrifieringen. Sålunda har i järnvägstaxekommitténs betänkande och förslag anförts, att lokaltågen på lokalbanorna icke betäckte sina direkta kostnader. Det förefanns en brist på 300,000 kronor eller 20 procent. Hela den kortväga trafiken, säger järnvägstaxekommittén, varav lokaltågen ombesörja en mycket väsentlig del, är med ifrågakommande avgifter synnerligen oekonomisk för järnvägarna. Skälet till detta är i huvudsak dels personalens och materielens dåliga utnyttjande, som medför höga tågstakostnader per kilometer, dels stationskostnadernas fördelning på korta väglängder och dels en ofrånkomligt låg medelplatsbesättning i vagnarna. Den uppfattning, åt vilken järnvägstaxekommittén har givit uttryck, har icke jävats. Tvärtom överensstämde kommitténs uppfattning i det avseendet med de erfarenheter, som ha vunnits i främmande länder i avseende på lokaltrafik

och fjärrtrafik. Där har man nämligen genomgående funnit, att det är oekonomiskt och olämpligt att sammankoppla lokaltrafik och fjärrtrafik.

Om man ser denna fråga från trafikanternas synpunkt, måste man anse, att lokaltåg, som framföras på en linje, som är byggd för fjärrtrafik, icke kunna bli tillfredsställande. Fjärrtrafikbanorna möjliggöra sålunda icke anordnandet av tillräckligt antal hållplatser. Som ett bevis på järnvägsstyrelsens ringa intresse för lokaltrafiken vill jag peka på den nya linjen mellan Älvsjö och Stockholms central, som efter tillkomsten av Årstabron fått en hållplats indragen, fastän järnvägsstyrelsen tidigare ställt i utsikt, att det skulle bli en hållplats strax söder om Årstabron, avsedd att ersätta Liljeholmens station.

Beträffande statens järnvägars trafik är särskilt att märka, att denna trafik icke möjliggör en s. k. övergripande trafik. De söderifrån kommande lokaltågen stanna vid centralstationen, vilket nödvändiggör för trafikanterna att anlita andra trafikmedel för att kunna komma till platser norr ut, och trafikanterna på lokaltågen från norr ha samma olägenhet, då de skola komma till söder. Naturligtvis kan det alltid sägas, att statens järnvägars tåg hjälpligen och provisoriskt kunna ombesörja trafiken, men någon tidsenlig anordning för lokaltrafiken kan statens järnvägars tåg icke sägas utgöra, även om man tager hänsyn till den förbättring, som inträtt genom elektrifieringen, genom insättandet av tätare tåg och större hastighet hos dessa. Det är erforderligt, med hänsyn till den allt tätare bebyggelsen norr och söder om Stockholm — en bebyggelse, som utmärkes av allt större intensitet och om vars betydelse man icke längre kan hysa några tvivelsmål — att förortskommunikationerna nu äntligen bli ordnade på längre sikt och på ett sådant sätt, att de kunna tillfredsställa ombesörja trafikbehovet.

I sitt yttrande uttalar järnvägsstyrelsen också, att ordnandet av förortskommunikationerna är en fråga, som helt och uteslutande bör ankomma på Stockholms stad och vederbörande förortssamhälle att lösa. Denna rent negativa ståndpunkt kan näppeligen förenas med de uppgifter, som tillkomma styrelsen för landets första trafikföretag. Det är för övrigt anmärkningsvärt, att järnvägsstyrelsen tidigare ådagalagt ett dylikt ringa intresse för lokaltrafiken och rent av varit angelägen att betona, att varje resande mindre, som trafikerar statens järnvägars lokaltåg, är en fördel för statens järnvägar, ett uttalande, som ju väl står i överensstämmelse med de synpunkter, som kommit till synes i de utlåtanden, som järnvägstaxekommittén avgivit och som jag nyss citerat.

Först och främst är att märka, att statens järnvägar befinna sig i en sådan ställning, att järnvägsstyrelsen sannolikt är den enda institution i landet, som kan lösa denna, sedan mer än 25 år brännande förortsbanefråga. Andra institutioners försök att åstadkomma någon lösning eller att åstadkomma partiella förbättringar är något, som endast är ägnat att ytterligare öka den förvirring, som för närvarande råder. Förortsbanetrafiken utövas nämligen för närvarande av olika trafikföretag, oberoende av varandra och till dels i inbördes konkurrens. Vi ha sålunda statens järnvägar, Roslagsbanan, Västeråsbanan, Saltsjöbadsbanan, Lidingöbanorna, Stockholms spärvägar och olika omnibuslinjer. Från Stockholms stads sida kunna näppeligen några positiva åtgärder förväntas till lösning av frågan om förortsbane-kommunikationerna utom möjligen vad som kan komma i fråga beträffande stadens egna förorter. De övriga trafikföretagen utom statens järnvägar intaga icke en sådan ställning eller ha icke sådana intressen, att de kunna förväntas vidtaga någon som helst åtgärd. Förorterna äro nämligen alltför splittrade sins emellan. De sakna sålunda varje organ för behandling av hithörande spörsmål, varför något initiativ från deras sida icke kan vara att förvänta. Järnvägsstyrelsen befinner sig i den positionen, att endast den kan göra en tungt vägande insats till förmån

*Ang. en
centraltunnel
under Stock-
holm.
(Forts.)*

Ang. en
centraltunnel
under Stock-
holm.

(Forts.)

för förortsbanefrågans lösning. Nyckeln till spörsmålets lösning ligger i själva verket hos järnvägsstyrelsen.

Kan det då sägas, att järnvägsstyrelsen och därmed staten har en viss skyldighet att gripa in och reda upp den tilltrasslade situation, som föreligger i fråga om förortsbanorna? För besvarande av den frågan bör kanske erinras om, att det här gäller rikets mest tätbefolkade område. Folkmängden inom området överstiger en tiondel av rikets hela folkmängd. De ekonomiska förutsättningarna inom området äro visserligen sådana, att ur denna synpunkt staten näppeligen skulle behöva ingripa, men de administrativa förutsättningarna för frågans lösning äro mycket ogynnsamma. Det finns således inte något gemensamt administrativt organ för detta stora område, inom vilket svårartade intressemötsättningar göra sig gällande, mötsättningar som vid behandlingen av detta spörsmål gång efter annan trätt i dagen.

Nu har det visserligen ifrån statsutskottets sida gjorts gällande, att den nyligen inrättade regionsplanekommissionen skulle kunna taga hand om denna sak, och det erinras om att denna regionsplanekommission tillkommit med tanke, bland annat, på möjligheten av att erhålla en lämplig reglering av huvudtrafiklederna mellan huvudstaden och dess omgivningar. Emellertid är det nog så, att denna regionsplanekommission kommer att ägna sitt väsentliga intresse åt frågan om inledandet av vägarna på lämpligt sätt till huvudstaden. Frågan om förortsbanornas inledande till huvudstaden är återigen ett spörsmål av en helt annan och mycket mer komplicerad natur och är i varje fall av den beskaffenheten, att regionsplanekommissionen näppeligen kan upptaga den frågan till mer ingående belysning och lösning.

Jag vill vidare framhålla, att staten har ett visst intresse av att få kommunikationerna inom det mest bebyggda området i hela riket bättre ordnade. Jag har erinrat om förortsbanefrågans betydelse för bostadsproblemet, men staten har också i Stockholms stads närhet betydande, för förortsexploatering lämpade områden, som skulle bli tillgängliga, om kommunikationerna ordnades på ett tidsenligt sätt. Om man jämför den situation, som här föreligger, med den, som förelegat, då staten i andra fall, som t. ex. uppe i Norrland, har inträtt för att själv lösa kommunikationsfrågorna, då medger jag gärna, att det föreligger betydande skiljaktigheter. Motiven för ett statsingripande äro i detta fall av helt annan art, än vad de varit, exempelvis då staten gett sig till att lösa järnvägsfrågor i Norrland eller i andra delar av riket. Det kan hända, att det är på grund av den egenartade situationen, som är litet främmande för järnvägsstyrelsens tidigare erfarenheter, som järnvägsstyrelsen ställer sig avvisande nu till denna tanke, att järnvägsstyrelsen skulle ingripa. Men är det nu så, att motiven äro andra än vad de varit, då staten tidigare tagit itu med lösningen av järnvägsfrågor, äro dock, efter min och många mening, motiven här av sådan beskaffenhet, att de påkalla ett ingripande ifrån statens sida, så mycket mer som tjugufemårig erfarenhet har ådagalagt, att staten är den, som ensam kan lösa frågan på ett för alla parter tillfredsställande sätt. Staten har ju också tidigare visat intresse för saken genom de officiella utredningar, som verkstälts. Då nu staten sista gången lät verkställa en utredning, gav utredningen till resultat, att förortsbanefrågan skulle kunna lösas genom förortsbanornas inledande över den nuvarande sammanbindningsbanan, men, som jag redan förut erinrat, torde genom lösningen av Stockholms bangårdsfråga tanken på att genom sammanbindningsbanan lösa förortsbanefrågan ha blivit avförd från dagordningen. Och denna omständighet har med all önskvärd tydlighet understrukits av järnvägsstyrelsen i dess utlåtande. Men det är anmärkningsvärt, mina herrar, att järnvägsstyrelsen inte därur drar den nära till hands liggande slutsatsen, att om 1923 års förslag till lösning inte är möjligt att genomföra, måste en annan lösning utfinnas, och det kan, om en ur

olika synpunkter och med hänsyn till olika intressen tillfredsställande lösning eftersträvas, näppeligen ske annat än under medverkan av och rent av under ledning från statens sida. I varje fall måste staten taga ledningen, om det skall bli möjligt att förena de olika trafikföretagen, om vilka jag förut talade, under en gemensam administration. De inbördes konkurrerande, separata trafikföretagen ha i andra städer varit ett avgörande hinder för ett ordnande av förortstrafiken efter ekonomiskt sunda och rationella riktlinjer. Exempelvis vill jag omnämna, att i London numera insikten i det avseendet vuxit sig så stark, att de olika trafikföretagen där förenats under gemensam administration. Det är efter min mening en grundförutsättning jämväl i Stockholm, och det bör ske snarast möjligt, innan förhållandena ytterligare förvärras och lösningen ytterligare försvåras.

Vidare har järnvägsstyrelsen anfört, att frågan är föremål för behandling av en inom stadskollegiet tillsatt kommitté och att saken sålunda är föremål för utredning. Jag tror emellertid inte, att det är tillräckligt blott och bart med denna av stadskollegiet igångsatta utredning. De erfarenheter, som man har av tidigare verksamhet ifrån Stockholms stads sida på detta område, synas visa, att de resultat, som man då har kommit till och som man nu väl kanske också väntas komma till, huvudsakligen bli inriktade på spörsmål, av vilka Stockholms stad har ett visst intresse. Och om även nu förslag skulle framkomma med en vidare syftning, kunna näppeligen några mera betydande resultat nås, så länge statens järnvägar ställa sig avvisande till varje positiv insats på det området. Stadskollegiets beslut att låta företaga en utredning är snarare ett symptom på att tiden nu är mogen för att staten skall träda in för en utredning av spörsmålet, en utredning som bör lämna andra och bättre, praktiska resultat än vad som blev följden av 1923 års betänkande om ordnandet av Stockholms förortsbanefråga.

Nu har emellertid, som herrarna behagade finna, statsutskottet ställt sig ganska välvilligt, trots den ståndpunkt, som järnvägsstyrelsen intagit. Statsutskottet har visserligen, som jag framhöll, hänvisat till järnvägsstyrelsens uttalande och på den grund funnit sig förhindrat tillstyrka motionen, men i själva verket svär nog statsutskottets utlåtande på åtskilliga punkter emot de uppfattningar, som framkommit i järnvägsstyrelsens utlåtande. Statsutskottet säger, att även med denna ståndpunkt, sålunda den avvisande ståndpunkten, anser utskottet, att dessa trafikproblem förtjäna en viss uppmärksamhet ifrån statsmakternas sida. Statsutskottet säger vidare, att förortsbanefrågan befinner sig i ett mindre tillfredsställande läge och gör gällande, att det har blivit ett allt mer framträdande problem, hur trafiken skall kunna ledas till och från huvudstadens centrala delar så att trängsel utefter kommunikationslederna skall undvikas och samtidigt tillräckligt snabba och täta förbindelser kunna upprätthållas med förorterna.

Men statsutskottet har dock sina *men* i avseende på det föreliggande förslaget, ty utskottet anför, att det bör i första hand tillkomma förorterna att under samverkan i erforderlig utsträckning med varandra och med Stockholms stad sörja för dessa trafikfrågors lösning. Jag vill erinra om vad jag förut anfört, att det inte finns något gemensamt organ, om man nu bortser ifrån regionsplanekommissionen, som kan taga upp denna fråga till behandling mellan förorterna inbördes och mellan förorterna och Stockholm. Det är därför efter min mening alldeles hopplöst att sätta någon lit till att förorterna själva skulle kunna förmås taga upp detta stora och omfattande problem. Då staten har ordnat administrationen inom Storstockholmsområdet på det synnerligen olämpliga sätt som för närvarande är fallet, ett sätt som jag tillät mig kritisera i en motion, som jag väckte förra året i anledning av frågan om överståthållarämbetets omorganisation, är det klart, att det är staten, som böra vara den, som

*Ang. en
centraltunnel
under Stock-
holm.
(Forts.)*

Ang. en
centraltunnel
under Stock-
holm.
(Forts.)

tar denna frågas lösning under sin egen ledning. Statsutskottet framhåller också, att staten har vissa intressen i denna sak ej minst som ägare av synnerligen vidsträckt jordområden omkring huvudstaden. Ja, jag hoppas, att staten skall ägna sitt intresse åt denna fråga icke blott som markexploatör, utan även såsom den myndighet i detta land, som har att uppträda utjämnande och ledande, när det är fråga om områden, där konflikter och meningsmotsättningar råda.

Statsutskottet har till sist i sitt utlåtande gjort gällande, att vederbörande statliga myndigheter skola lämna sin medverkan till ett framsynt ordnande av hithörande för bebyggelsen kring huvudstaden synnerligen viktiga kommunikationsproblem. Det är ju ett mycket hoppfullt uttalande ifrån statsutskottets sida för de synpunkter, som jag företräder i detta fall, men när jag frågar mig, vad statsutskottet kan åsyfta med denna sak, ställer jag mig en smula tveksam och oviss beträffande vad statsutskottet syftar på. Menar statsutskottet med »vederbörande statliga myndigheter» järnvägsstyrelsen, tror jag, att statsutskottet måste använda, icke minst med hänsyn till vad som framkommit i järnvägsstyrelsens yttrande, betydligt mycket mera våld än vad som skett i detta utlåtande. Är det så, att statsutskottet syftar på Kungl. Maj:t, så är det att hoppas, att Kungl. Maj:t skall taga denna sak ad notam, med det ser ju litet hopplöst ut att Kungl. Maj:t skall ägna sig åt denna sak. En regering sitter ju i allmänhet här i landet aldrig så länge, att den kan bli tillräckligt insatt i dessa detaljspörsmål. Den ena kommunikationsministern kommer och den andra går, innan han hunnit tränga in i dylika omfattande och svåra spørsmål, sådana som exempelvis den här föreliggande frågan.

Den motion, som jag här väckt, är inriktad just på att åstadkomma förutsättningar för ett upptagande av denna fråga, och efter den erfarenhet, som jag fått vid studiet av detta spørsmål, har jag kommit till den uppfattningen, att det är nödvändigt att åstadkomma en sammanslagning av de olika trafikföretagen här i Stockholmstrakten, dessa trafikföretag, som avse att tillgodose lokaltrafiksbehovet. Jag vill då framhålla, att förortsbanetrafiken i och för sig och inomstadstrafiken i och för sig aldrig kan bli några lönande företag i en stad av Stockholms storlek. Det fordras en betydligt större stad, för att man skall kunna ha särskilda förortsbaneföretag. Det är efter min mening nödvändigt att, om någonting skall bli gjort med avseende på förortsbanetrafiken i Storstockholmsområdet, förortsbanetrafikfrågan blir löst i sammanhang med lösningen av inomstadstrafiken. Det är en förening utav dessa olika trafikslag, som utgör förutsättningen för ett rationellt trafikerande av Storstockholmsområdet.

Med hänsyn till vad jag sålunda anfört får jag, herr talman, yrka bifall till den av mig väckta motionen, även om jag har ringa förhoppning om att den skulle komma att bifallas av kammaren. Jag har emellertid ansett mig böra framställa ett sådant yrkande med hänsyn till den vikt och betydelse jag tillmäter den föreliggande frågan. Det är ju klart, att jag icke kommer i framtiden att släppa denna fråga, och jag föreställer mig att, om kammaren nu avslår motionen, kammaren kommer att få återse denna fråga i en något annan form nästa år.

Under detta anförande hade herr talmannen infunnit sig och övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr Lindhagen: Herr talman! Jag har vid besvarandet av en interpellation haft tillfälle att lämna en vidlyftig exposé i denna fråga. Jag vill beträffande statsutskottets utlåtande även för min del betona, att det kan inte vara riktigt av statsutskottet att falla tillbaka på järnvägsstyrelsens yttrande

så fullständigt, att man säger, att därmed har också för statsutskottet undanröjts all anledning att uttala sig till förmån för en sådan kommunikationsled. Den nuvarande järnvägsstyrelsen har aldrig praktiserat sådana saker och är således icke inne i desamma. Denna järnvägsstyrelse har ju också många gånger sagt, att huvudstadens kommunikationer intressera den inte, och den har också uttalat i sitt utlåtande, att sammanbindningsbanan skall ligga, där den ligger. Men det senare innebär ju, om man har tänkt sig, att sammanbindningsbanan skall användas för lokaltrafik, att man då måste falla tillbaka i stället på ett sådant här tunnelprojekt.

Vidare vill jag erinra om, att det finns en liten passus i statsutskottets utlåtande, som vittnar om en ganska närsynt blick; och, som den siste talaren sade, vet man inte riktigt, vartåt statsutskottet syftar. Utskottet säger nämligen: »Även staten har dock ur olika synpunkter intresse i denna angelägenhet, ej minst som ägare av synnerligen vidsträckta jordområden omkring huvudstaden (Järvafälten, Bergshamra- och Mörbyområdena m. fl.).»

Det är inte att förtänka, att staten genom en sammanbindningsbana under jorden får större utsikter att exploatera de nämnda områdena och få pengar för dem, som man sedan kan lägga ned på militärväsende eller andra nyttiga ändamål. Det är inte att förtänka, men staten skall väl se det mycket vidare, ty här gäller det inte bara de rena tomtspekulationerna. Här är det ändå ett riksintresse att se till att knutpunkten för statens trafik blir så ordnad, att man från hela riket kan komma fram och tillbaka där. För dyrtidsförhållandena i huvudstaden, som nu lägga sin tyngd över statsregleringen, särskilt såvitt det rör lönestaterna, kommer det att bli av största nytta, om huvudstadens svåra och dyra bostadsförhållanden kunde brytas genom en revolution i kommunikationerna.

Det är detta, som jag velat särskilt fästa uppmärksamheten på, och under hänvisning i övrigt till vad jag anförde under interpellationsdebatten ber även jag att få yrka bifall till motionärens yrkande.

Herr **Kvarnzellius**: Jag tänker inte upptaga någon diskussion i denna fråga vare sig med herr Thulin eller herr Lindhagen. Jag förmodar, att kammaren håller mig räkning för detta. Jag har begärt ordet endast för att yrka bifall till utskottets hemställan.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes enligt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på bifall till den i ämnet väckta motionen; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Vid förnyad föredragning av statsutskottets utlåtande nr 195, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss ändring i planen för nybyggnaden för Kungl. Maj:ts kansli, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Vid ånyo skedd föredragning av bevillningsutskottets betänkande nr 33, i anledning av väckt motion om anordnande av allmän fastighetstaxering år 1932 i stället för år 1933, bifölls vad utskottet i detta betänkande hemställt.

*Ang. en
centraltunnel
under Stock-
holm.
(Forts.)*

*Om statens
övertagande
av Kinne-
kulleverken.*

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 181, i anledning av väckta motioner om statens övertagande av de s. k. Kinnekulleverken för framställning av bränsle ur skiffer.

Uti två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 107, av herr *F. Gustafson* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 295, av herr *E. Lithander* m. fl. hade hemställts

dels att riksdagen måtte anhålla, att Kungl. Maj:t måtte efter marinförvaltningens hörande med ägaren till Kinnekulleverken träffa avtal om anläggningens förhyrande under en tid av 5 år mot ett sammanlagt hyresbelopp ej överstigande till anläggningen lämnat lån ur manufakturlånefonden jämte därå upplupna räntor,

dels att riksdagen måtte hemställa, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt marinförvaltningen att inkomma med förslag till genomförande av i motionerna omnämnd industriell drift.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte i anledning av herrar *F. Gustafsons* och *Lithanders* förevärande motioner (I: 107 och II: 295)

I) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte

a) föranstalta om skyndsamt utredning rörande frågan om ordnandet av driften vid Kinnekulleverken samt under vilka villkor och ekonomiska förutsättningar vid verken utvunnet flytande bränsle kunde tagas i anspråk för marinens behov,

b) anbefalla statskontoret att i avvaktan på resultatet av nämnda utredning låta anstå med vidtagandet av åtgärder för indrivning av det från manufaktur-förlagslånefonden till Kinnekulleverken lämnade lånet jämte ränta,

II) bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för uppehållande av driften vid verken i den mån sådant i avbidan på resultatet av utredningen kunde anses erforderligt.

Herr Örne: Herr talman, mina herrar! Det föreliggande utskottsutlåtandet är enhälligt, och det är följaktligen ytterst ringa utsikt för mig att vinna någonting genom ett yttrande här i dag.

Utskottets hemställan innebär, såvitt jag kan förstå, att staten skall invecklas i en ganska omfattande och kostsam affär för framställande av skifferolja. Då staten har åtskilliga erfarenheter angående sådana här utmärkta företag, t. ex. på torvområdet och beträffande kolutvinningen på Spetsbergen och en hel del andra saker, känner jag mig mycket litet tilltalad av att vi ytterligare nu skola gå in på en väg, som kommer att leda till mycket stora kostnader utan att lämna något ekonomiskt resultat av värde. Jag har också trott, herr talman, att eftersom det här gäller en industrifråga och inte en jordbruksfråga, skulle man våga yttra sig i den utan att behöva ådraga sig ständig vanfrejd.

Jag vill fästa kammarledamöternas uppmärksamhet på att i redogörelsen för marinförvaltningens utlåtande heter det bland annat: »Staten kommer härigenom att medverka till uppkomsten av en skifferoljeindustri, vilken segt och målmedvetet under 10 år försökt arbeta sig fram. Betydelsen av en sådan industri, varvid våra enorma, hittills knappast rörda, lättbrutna skiffertillgångar komma att utnyttjas, kan ur prisreglerande syfte för vår oljemarknad icke nog uppskattas.» Ja, så står det verkligen. Jag frågade mig, när jag läste detta: är det verkligen meningen att prisreglera oljan uppåt här i landet? I så fall är det mycket lämpligt att göra denna anläggning. Det skulle jag nästan våga gå i borgen för, att den producerade oljans pris kommer att bli mycket högt. Men meningen borde ju vara att om möjligt prisreglera oljan nedåt. Då bör man väl

vänta med att vidtaga sådana åtgärder som de föreslagna, tills man får se, huruvida det i framtiden uppstår ett högre oljepris än det nuvarande. Priserna ha ju en lång tid varit mycket billiga. Vi ha hört talas om nya världstruster i olja i syfte att höja oljans pris högst betydligt, men de ha inte ännu lyckats. Så brått är det väl inte med denna sak, att man inte kan vänta och se, hur det går. Om det nämligen skulle dröja t. ex. 25 år, innan det kommer till stånd en sådan där världstrust i olja, som höjer vårt bensinpris med t. ex. 10 à 15 öre per liter, så betyder ett bifall till förslaget här i dag ett utlägg av många millioner för att hålla den här industrin uppe. Jag har dessutom fäst mig vid att ingenjörsvetenskapsakademien har uttalat, »att utsikterna för en ekonomisk självbärande drift av anläggningen syntes ganska mörka, för så vitt icke gasens användning vid pågående kalkbränning skulle visa sig kunna ge ett tillräckligt tillskott till inkomsterna, något som för närvarande syntes vanskligt att överblicka.» Akademien har därjämte ansett, att det beviljade lånet borde efterskännas.

Det har ju framhållits i handlingarna, att eftersom innehavaren nu är skyldig staten 200,000 kronor jämte ränta, kan han inte få någon enskild, som intresserar sig för saken. Nå, låt oss då efterskänka detta lån. Det blir det billigaste sätt, på vilket vi kunna ordna saken, om han kan få enskilda att intressera sig. Skulle dessa sedan vilja utnyttja sitt innehav av verket till att klå svenska folket i fråga om oljepriset, så finns det så mycket oljeförande skiffer här i landet, att staten kan anlägga ett verk och konkurrera med dem, vilket då vore en mycket lämplig åtgärd enligt min mening.

Nu hade jag tänkt framställa ett yrkande, som giok ut på att vinna rådrum, så att Kungl. Maj:t kunde ytterligare överväga frågan för att till nästa års riksdag kunna komma fram med ett förslag om avskrivning av lånet från manufakturförlagslånefonden. I sådant hänseende hade jag tänkt yrka, att riksdagen i anledning av herrar F. Gustafsons och Lithanders förevarande motioner (I: 107 och II: 295) må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t i avvaktan på den ytterligare utredning angående Kinnekulleverken, som kan av Kungl. Maj:t införskaffas, och de förslag till riksdagen 1931, som därav kunna föranledas, må anbefalla statskontoret att till ingången av budgetåret 1931—32 låta anstå med vidtagandet av åtgärder för indrivning av det från manufakturlånefonden till nämnda verk lämnade lånet jämte ränta.

Jag har sedan fått kännedom om att detta yrkande anses inte kunna framställas, då det skiljer sig allt för mycket från vad utskottet hemställt. Det återstår mig då inte annat, herr talman, än att yrka avslag på statsutskottets hemställan.

Häri instämde herrar *Bissmark, Björnsson, Vennerström* och *Fredrik Ström*.

Herr **Widell**: Herr talman! När man hörde herr Örne, skulle man kunna tro, att det här var en förfärligt äventyrlig affär, som det var meningen, att staten skulle inlåta sig på. Han talade om Spetsbergskolen och en hel del andra misslyckade ting, men han glömde att tala om den där ångbåten på Öland, som han var med om att besluta. Jag tror, att han kunde ha nämnt den också i detta sammanhang, men det skall jag inte gå in på nu.

Den sak, som nu föreligger, är verkligen mycket obetydlig. Förhållandet är det, att här har vid Kinnekulleverken utexperimenterats en metod för att ur alunskiffer och bituminös skiffer i allmänhet på Kinnekulle framställa brännolja. För att utföra detta har lämnats ett lån på 200,000 kronor ur manufakturförlagslånefonden. Nu visar det sig emellertid, att innehavaren av dessa Kinnekulleverk är urståndsatt att längre fortsätta med dessa försök. Det

*Om statens
övertagande
av Kinne-
kulleverken.
(Forts.)*

Om statens
övertagande
av Kinne-
kulleverken.
(Forts.)

har gjorts proveldningar med den framställda oljan på flottans fartyg, och denna proveldning har givit ett utmärkt gott resultat. Det vore då synnerligen beklagligt, om man nu skulle nödgas nedlägga denna försöksdrift utan att ha kommit till några mera definitiva resultat, beträffande huruvida det är ekonomiskt lönande. Att frågan är tekniskt löst, därom torde knappast vara något tvivel. Det har också intygats av den förmämste sakkunnige inom ingenjörsvetenskapsakademien, professor Holmberg. Om metoden däremot är ekonomiskt lönande, därom råder tvivel och det på goda skäl.

Nu föreslår statsutskottet endast, att det skall göras en utredning om saken. Den kan ju inte kosta något nämnvärt, och medan utredningen pågår, skall lånet från manufakturförlagslånefonden tillsvidare inte få indrivas. Det ville ju herr Örne också vara med om. De utlånade pengarna äro för övrigt förlorade. Vi kunna räkna med att de äro borta. Slutligen har föreslagits, att under det den utredning pågår, som är begärd till nästa riksdag, skall Kungl. Maj:t ha bemyndigande att sätta i gång driften i den utsträckning, som utredningen kan påkalla, d. v. s. att göra vissa ytterligare försök. Kostnaden för detta är, mina herrar, inte något stort belopp. Det går upp till ett par tiotusentals kronor — det är hela saken — och statsutskottet har verkligen inte kunnat taga på sitt ansvar att med hänsyn till denna obetydliga kostnad motsätta sig, att detta arbete fortsättes, som kan leda till ett för landet synnerligen värdefullt resultat.

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

I detta anförande instämde herrar *Rydén, Lindhagen, Sundberg, Asplund* och *August Johansson*.

Herr **Kvarnzelius**: Herr talman! Jag har inte deltagit i behandlingen av detta ärende, men om jag hade gjort det, skulle jag sannolikt ha kommit till samma resultat, som herr Örne kommit till.

Jag för min del anser, att de yttranden, som ha avgivits, äro av den innebörden, att man nog med ganska stor säkerhet kan gå ut ifrån, att det här aldrig blir någon lönande industri. Det skulle vara under ett krigstillstånd, som man skulle kunna falla tillbaka på detta, men under fredsförhållanden kan jag inte se, att det finns någon anledning, varför man skulle offra pengar på detta företag. Jag ber därför, utan att närmare ingå på en detaljerad kritik, få göra samma yrkande, som herr Örne — nämligen om avslag på motionen.

Är det så, att ett ärende av denna beskaffenhet, som ju Kungl. Maj:t tidigare intresserat sig för genom att Kungl. Maj:t lämnat lån ur manufakturförlagslånefonden, skall föreläggas riksdagen, är den enda riktiga gången att Kungl. Maj:t kommer in till riksdagen med förslag i frågan.

Herr **Örne**: Min högt ärade vän, herr Widell, talade om en ångbåt på Öland. (Herr Widell: *till Öland*.) Nej, på Öland, sade herr Widell. Jag ber att få försäkra herr Widell att den av honom åsyftade ångbåten icke skall finnas på Öland, ty den skall tjäna till att frakta människor mellan Färjestaden och Kalmar. Den båt, som redan finns, har gjort det med stor framgång under nära ett halvt sekel, så att någon så stor och farlig affär är inte detta. I varje fall står dess tillkomst i full överensstämmelse med en mycket kraftig och ihärdig opinion i den provins, som heter Öland, och därför ligger den saken kanske något annorlunda till.

Herr Widell yttrade också, att skifferoljefrågan är fullständigt löst ur tekniska synpunkter. Ja, det var också torvkolsfrågan på sin tid. Den var löst ur tekniska synpunkter, när uppfinnaren förmådde skottarna och en myc-

ket framstående svensk att sätta in några miljoner kronor på att anlägga en fabrik för ändamålet. Där gjordes fullt användbara torvkol. Det tråkiga var bara, att varje gång fabriken skulle sälja några ton torvkol, var den tvungen att köpa ännu flera ton stenkol för att kunna frambringa torvkolen. Den tekniska frågan var således löst, men inte den ekonomiska. Om det här bara gällde att utröna möjligheten av den ekonomiska frågans lösning, skulle jag kunna vara med om saken. Men under statsutskottets yrkande är en hund begraven, för övrigt en ganska stor hund, som kommer att upphäva sin röst, om staten, sedan den offrat ännu mera pengar på företaget, skulle vilja draga sig tillbaka. Denna hund är nämligen liksom alla dylika hundar så egendomlig, att den kommer att vakna till nytt liv under statsutskottets inverkan för att avge ett högt skall mot alla, som vilja avbryta tillverkningen av olja där nere. Det är därför, herr talman, som jag vidhåller mitt yrkande.

*Om statens
övertagande
av Kinne-
kulleverken.
(Forts.)*

Herr Widell: Herr talman! Herr Örne får ursäkta mig, om jag, när jag talar här, uttrycker mig på det språk, som jag är van vid från Bohuslän. När vi där säga, att en ångbåt går på England och på Göteborg, trodde jag, att man också kunde säga, att en ångbåt går på Öland, men det är ju möjligt, att det är felaktigt.

Med anledning av herr Kvarnzelius' yttrande vill jag erinra om att statsutskottet icke föreslagit annat än att saken skall läggas i Kungl. Maj:ts händer. Det har alltså icke ifrågasatts något annat än att riksdagen skall fatta beslut om frågans hänskjutande till Kungl. Maj:t.

Jag vidhåller mitt yrkande om bifall till statsutskottets förslag.

Herr Lindhagen: Herr talman! Det är ju ett vågat tilltag av mig att instämma i ett förslag i denna fråga, som jag inte är fullt inne i. Anledningen till att jag gjort det är emellertid, att jag själv motionerat mer än en gång om tillvaratagande av torvtillgångarna här i landet, för att även på det sättet göra oss fria från utländskt stenkolsmonopol med dess risker för framtiden. Detsamma gäller om oljorna.

Jag finner det också äventyrligt, att vi skola förstöra vår handelsbalans genom att importera otroligt mycket kaffe, tobak, stenkol och oljor m. m. dylikt.

Landets självbevarelsesdrift bör väl säga oss, att vi böra söka arbeta för vår självförsörjning, ty en vacker dag kan det hända, att det blir slut på de varor vi få från utlandet eller att man där inför exporttullar. Och då, herr Örne, kommer en stor hund att skälla här, och det är hela svenska folket, som blir den hunden.

Man kanske inte kan vinna något genast, men ett experiment, som misslyckas, betyder ofta ett steg mot nästa experiment, som lyckas bättre. Att genast falla över ett experiment, som avser att vinna en nödvändig sak, och slå ned alltsammans, därför att det första försöket misslyckats, det kan jag ej taga på mitt ansvar att vara med om.

Herr Asplund: Det är mycket sannolikt, att oljan i skiffrarna på Kinnekulle härstammar från lågt stående djur och växter, som funnos under silur-tiden, men jag tror inte, att det bland dessa djur fanns några hundar. Men har det funnits någon sådan silurhund, som det sedan blivit olja av, så skäller han inte, och ännu mindre bits han. Men det var kanske Shell benzin, som herr Örne tänkte på.

Nu har andra kammaren utan debatt bifallit statsutskottets utlåtande. Jag hemställer, att första kammaren måtte följa andra kammarens exempel.

*Om statens
övertagande
av Kinne-
kulleverken.
(Forts.)*

Herr Björnsson: Av handlingarna i ärendet framgår, såvitt jag kan förstå, fullt tydligt, att frågan om utvinning av olja ur skiffer är tekniskt tillfredsställande löst. Men det framgår också, att vid drift i den skala, som nu förekommer, den därvid framställda oljan blir ungefär 50 procent dyrare än den, som man kan köpa utifrån. Under sådana förhållanden förefaller det mig å ena sidan klart, att man, om man verkligen behöver utvinna olja ur svensk skiffer, kan göra det efter mycket kort förberedelsestid, och å andra sidan, att den oljeskiffer vi ha utgör en god, kanske välbehövlig reserv för den tid, då man icke kan få olja från annat håll. Jag instämmer i herr Örnes yrkande.

Herr Rydén: Herr talman! Det förefaller mig, som om man från motståndarnas sida skulle blåsa upp denna fråga till alldeles orimligt stora dimensioner. Saken ligger till på det sättet, att en enskild person, såvitt man kan finna, har satt in allt han äger för att lösa problemet att ur svensk skiffer få en fullt användbar olja och att detta problem är löst. Hans pengar äro nu förbrukade, men, såvitt man kunnat erfara, har man också kommit mycket nära en ekonomisk lösning av problemet. Även herr Örne kan ju tänka sig, att man skulle anmoda statskontoret att icke indriva de skulder, som äro förfallna till staten. Därutöver har statsutskottet egentligen endast föreslagit, att Kungl. Maj:t skulle få rådruum att överväga frågan och genom marinförvaltningen fullfölja arbetet, vilket kan ske med en mycket liten apparat och med kostnader, som inskränka sig till något tiotusental kronor. Det är sålunda icke meningen, att staten skulle giva några egentliga subventioner eller att staten skulle övertaga driften, utan det är blott fråga om att bemyndiga Kungl. Maj:t att genom marinförvaltningen fullfölja arbetet. Det hela kan inte få några stora dimensioner, och nog måste man tycka, att det vore att driva en doktrin på detta område in absurdum, om man anser det ligga någon fara i att riksdagen går med på statsutskottets förslag. Saken lägges för övrigt i Kungl. Maj:ts hand, och om Kungl. Maj:t efter ingående prövning finner, att det icke är skäl att vidtaga de ifrågasatta åtgärderna, kommer Kungl. Maj:t inte heller att göra det.

Jag delar herr Lindhagens allmänna uppfattning, att det är bra orimligt, att vi, då vi eventuellt stå inför möjligheten att till en viss grad bliva självförsörjande med avseende på en mycket viktig förnödenhet, av rent doktrinära skäl skulle avstå från att fullfölja det arbete, som påbörjats vid ifrågavarande verk. Jag har för min del icke kunnat anamma en sådan uppfattning utan ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Vennerström: Det är nog inte pessimisterna, som här överdriva frågans dimensioner, utan den anmärkningen träffar snarare optimisterna. Här förklarade först herr Widell och sedan herr Rydén, att frågan är tekniskt klarlagd och att det för dess ekonomiska lösning endast behövs några tiotal tusen kronor. Vore så verkligen förhållandet, är jag fullt förvissad om att man i vårt land med dess betydande privata kapital, som till och med tillåter en omfattande kapitalexport, skulle kunna uppbringa de medel, som erfordras för att göra den ifrågavarande driften räntabel. Då det icke är möjligt att uppdriva detta privata kapital för arbetets fullföljande, är jag för min del viss om, att herr Rydén och herr Widells framställning, att det är en mycket enkel sak att göra driften räntabel, icke överensstämmer med det verkliga förhållandet.

Jag vill därjämte påpeka, att staten ju ändå lämnat ett par hundra tusen kronor i lån ur manufakturlånefonden. Man måste alltså erkänna, att staten här har hjälpt till och det inte så litet. Under sådana förhållanden anser jag, att man inte kan klandra staten, om den nu ställer sig litet betänksam mot att själv övertaga det hela.

Herr Örne: Herr talman! Om jag inte minns alldeles fel, ha vi under denna riksdag varit med om att anvisa ett betydande belopp för utarbetande av någon metod att utvinna bensin ur trä, således ur en avfallsprodukt, som på vissa ställen förekommer i riklig mängd och som, i händelse experimentet lyckas, kommer att bereda arbete åt en mängd människor. Om man går i land med den saken, förefaller det mig, som om man skulle kunna vinna betydligt mer än på det nu ifrågavarande.

Vad beträffar självförsörjningen, voro vi ju under kriget självförsörjande i en utsträckning, som vi aldrig ha varit sedan medeltiden. Resultatet därav kommo vi ju alla underfund med. Just vid den tiden uppreste sig svenska folket och upphävde fruktansvärda rop av förbittring. En självförsörjning, som går ut på att framställa varor till betydligt högre pris än de pris, för vilka vi kunna byta till oss varorna mot resultaten av vårt eget arbete, leder till landets utarmning i stället för dess uppblomstring. Det tjänar ingenting till att ställa det på sådant sätt.

Herr Rosén: Herr talman! Ett avslag på utskottets förslag kommer att medföra, att statskontoret nödgas indriva den förfallna delen av lånet. Resultatet därav torde bliva, att staten nödgas inropa Kinnekulleverken. Detta för väl i sin tur med sig, att den man, som satt in en förmögenhet på ifrågavarande allmännyttiga experiment, blir ruinerad. För min del har jag inte kunnat medverka därtill inom statsutskottet. Jag har visserligen haft invändningar att göra mot punkten II), men då det, såsom förut framhållits, där gäller ett mycket obetydligt belopp, har jag inte ansett saken vara av den betydelse, att jag borde reservera mig ens vid denna punkt, utan jag har låtit mina betänkligheter därvidlag falla.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag oförändrat.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjordes i enlighet med de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till samt vidare på avslag å vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 182, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde huvudtiteln, punkt 49, gjorda framställning angående dyrtidstillägg åt de för religiös och social verksamhet bland svenskar i vissa utländska hamnstäder anställda präster;

nr 183, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till grunder för dyrtidstillägg under ecklesiastikåret 1930/1931 åt dels kyrkoherdar och komministrar i nyreglerade pastorat samt kontraktsprostar och vissa extra ordinarie präster, dels ock innehavare av prästerliga emeritilöner;

nr 184, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde huvudtiteln, punkt 245, gjorda framställning angående dyrtidstillägg åt befattningshavare vid vissa statsunderstödda anstalter för yrkesundervisning;

nr 185, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde huvudtiteln, punkt 294, gjorda framställning angående dyrtidstillägg åt lärare vid vissa statsunderstödda undervisningsanstalter;

nr 186, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde huvudtiteln, punkt 292, gjorda framställning angående tillfälligt lönetillägg åt vissa vaktmästare m. fl. jämte en i ämnet väckt motion;

Första kammarens protokoll 1930. Nr 43.

*Om statens
övertagande
av Kinne-
kulleverken.
(Forts.)*

nr 187, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till socialstyrelsen m. m.;

nr 188, i anledning av Kungl. Maj:ts under femte huvudtiteln av statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till barnhusen; samt

nr 189, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till hospitalsbyggnader jämte en i ämnet väckt motion.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

På framställning av herr talmannen beslöts att handläggningen av återstående ärenden på föredragningslistan skulle uppskjutas till morgondagens sammanträde.

Anmälades och godkändes konstitutionsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 330, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om kommunalstyrelse på landet m. m. ävensom i ämnet väckta motioner;

nr 331, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om församlingstyreelse m. m. ävensom i ämnet väckta motioner; samt

nr 332, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 31 och 32 §§ i lagen den 26 november 1920 om val till riksdagen.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 9.42 e. m.

In fidem

G. H. Berggren.