

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1946.

Första kammaren.

Nr 10.

Tisdagen den 5 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 4 eftermiddagen.

Herr statsrådet *Sträng* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 106, angående anslag till rikets allmänna kartverk för budgetåret 1946/47 m. m.

Justerades protokollen för den 27 nästlidna februari och den 2 innevarande månad.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1946/47 under riksstatsens tredje huvudtitel, avseende anslagen inom utrikesdepartementets verksamhetsområde;

nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående provisorisk förbättring av löneställningen för vissa befattningshavare i statens tjänst m. fl. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 45, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående grunder för kristillägg åt statliga befattningshavare m. fl.; samt

nr 46, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar angående anslag å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46 till tillfälligt lönetillägg.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 87, angående disposition av vissa äldre reservationsanslag.

Föredrogs och hänvisades till jordbruksutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 88, angående försäljning av vissa kronoegendomar m. m.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 89, angående anslag till förlösningsvården.

Föredrogs och hänvisades till utrikesutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 90, angående godkännande av en mellan Sverige och Danmark träffad överenskommelse rörande det svensk-danska varuutbytet.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner: nr 91, angående nybyggnad för vissa militära institutioner i Stockholm; och nr 92, angående markbyte med Hälsingborgs stad.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 93, angående fortsatt tullfrihet för Svenska röda korset för viss sjukvårds-, beklädnads- och sjuktransportmateriel; samt

nr 94, angående fortsatt tullfrihet i vissa fall för Föreningen rädda barnen för kläder, beklädnadsmateriel och livsförnödenheter.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 95, angående vissa anslag till vetenskapsakademien.

Föredrogs och hänvisades till jordbruksutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 96, angående förhöjning i vissa fall av arbetarsmåbrukslån.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 97, med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 19 juni 1942 (nr 429) om hyresreglering m. m. samt lag angående fortsatt giltighet av lagen samma dag (nr 430) om kontroll av upplåtelse och överlåtelse av bostadsrätt m. m.;

nr 98, med förslag till lag angående utsträckt tillämpning av lagen den 4 juni 1943 (nr 274) om förlängd giltighetstid för ränte- och utdelningskuponger, m. m.;

nr 99, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 1 november 1940 (nr 924) med särskilda bestämmelser angående patent vid krig eller krigsfara m. m.; samt

nr 100, med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 december 1940 (nr 995) om straff för sabotage.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 101, angående samarbete med Stockholms stad och Stockholms läns landsting för uppförande och drift av en medicinsk tuberkulosklinik och en thoraxkirurgisk klinik vid karolinska sjukhuset.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 105, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370).

Föredrogs nedannämnda motioner:

nr 258, av herr *Bergvall* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med särskilda bestämmelser om begränsning av vinstutdelning från aktiebolag, m. m.; och

nr 259, av herr *Wehtje* m. fl., i samma ämne.

Motionerna hänvisades, såvitt de angingo förslaget till förordning med vissa bestämmelser angående aktiebolags rätt att vid taxering njuta avdrag för överföring av medel till pensionsstiftelse m. m., till bevillningsutskottet samt i övrigt till behandling av lagutskott.

Föredrogos och bordlades ånyo konstitutionsutskottets utlåtanden nr 2 och 3, statsutskottets utlåtanden nr 2, 9 och 31—40, bevillningsutskottets betänkanden nr 12—14, andra lagutskottets utlåtanden nr 7 och 8 samt jordbruksutskottets utlåtande nr 5.

Föredrogos och bordlades Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade proposition nr 106.

Ordet lämnades på begäran till herr **Öhman**, som yttrade: Herr talman! Den spanska fascistregimen, som tillkom efter väpnad intervention från det fascistiska Italien och det nazistiska Tyskland, upprätthåller, trots demokratiernas seger i det andra världskriget, sitt terrorvälde över Spaniens folk. Dagligen bringar tidningspressen meddelanden om hur spanska demokrater torteras i Francos fängelsehålor och koncentrationsläger. Under de senaste månaderna ha exekutionsplutonerna varit i särskilt livlig verksamhet, och ett stort antal spanska patrioter ha avrättats. Denna spanska terror är en direkt fortsättning av fascismens metoder i Tyskland och Italien.

*Interpellation
ang. Sveriges
förhållande
till Franco-
regimen i
Spanien.*

Faran för att Spanien skall bli en ny fascistisk krigshärd och ett tillhåll för fascistiska konspiratörer och krigsförbrytare betraktas inte som enbart en inre spansk angelägenhet, utan som en fråga av största betydelse för alla demokratiska länder i deras strävanden att trygga freden och framåtskridandet.

Därför har också fascismens förföljelse och brutala terror mot dem, som verka för ett demokratiskt Spanien, utlöst en omfattande protesterörelse i många länder mot Francoregeringen. Frankrikes regering har, genom sitt beslut att spärra den fransk-spanska gränsen, tagit ett steg som hälsas med glädje av alla fascismens motståndare. Också i England äro starka krafter i rörelse i syfte att åstadkomma ekonomisk och politisk isolering av den spanska fascistregimen. Härpå tyda bland annat uttalanden från det brittiska arbetarpartiets utrikesutskott och Landsorganisationens ledning vari regeringen uppmanas att bryta de diplomatiska förbindelserna med den nuvarande spanska regeringen. Den fackliga världsfederationen uppmanar fackföreningsrörelsen i alla länder att förmå sina regeringar att bryta förbindelserna med den spanska fascistregeringen.

Från de landsflyktiga spanska patrioternas sammanslutningar riktas en enträgen vädjan till världens demokratiska folk att isolera Franco-Spanien och därigenom stödja de demokratiska spanska patrioternas offerfyllda kamp för att göra slut på fascistregimen. Dessa vädja till alla demokratiska regeringar att stoppa alla försändelser till Franco-Spanien, att inga kommersiella förbindelser skola upprätthållas med den nuvarande spanska regeringen, att de spanska konsulatet skola stängas och att de diplomatiska förbindelserna med Franco-regeringen skola avbrytas.

Denna vädjan bör inte få förklinga ohörd i vårt land. Det borde vara oförenligt med en konsekvent demokratisk politik att upprätthålla ekonomiska och vänskapliga förbindelser med den spanska fascistregeringen. Det är beklagligt att Francoregeringen kunnat ge offentlighet åt att det första svenska fartyg som anlände till Barcelona efter kriget var lastat med cellulosa, stål, maskiner och järnvägssyillar, varor som Francoregeringen är i trängande behov av för att kunna upprätthålla det fascistiska terrorväldet.

Sveriges demokratiska folk önskar inte en sådan politik mot den spanska fascistregeringen. Den svenska arbetarklassen och betydande skikt av demokrater från andra klasser och folkgrupper ha aldrig godkänt Francoregeringen. Detta kom klart till uttryck i den mäktiga solidaritetsrörelse som utvecklades i vårt land under det spanska frihetskriget, en solidaritet som inte bara tog

Interpellation ang. Sveriges förhållande till Francoregimen i Spanien. (Forts.) sig uttryck i en storartad humanitär hjälpaktion, utan även däri att hundratala svenska ungdomar anslöto sig till den internationella brigaden och med vapen i händerna kämpade på den lagliga demokratiska regeringens sida, varvid omkring 200 stupade för den fascistiska övermakten.

Då jag är övertygad om att Sveriges intressen gagnas av Francoregimens fall anser jag att regeringen bör ta sin ställning till den nuvarande spanska regeringen under omprövning. Jag anhåller därför om kammarens tillstånd att till hans excellens ministern för utrikes ärendena få rikta följande fråga:

Vilka åtgärder överväger regeringen i syfte att stödja de krafter som verka för Francoregimens fall och för upprättande av en demokratisk ordning i Spanien?

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågavarande spörsmål finge framställas.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.14 eftermiddagen.

In fidem

G. H. Berggren.

Onsdagen den 6 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 förmiddagen.

Herr statsrådet *Zetterberg* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 107, angående anslag för tilläggsbidrag till vissa statsunderstödda torrlägningsföretag; och

nr 110, med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § lagen den 25 juni 1909 (nr 56 s. 7) angående nationalparker, m. m.

Föredrogs och hänvisades till jordbruksutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 106, angående anslag till rikets allmänna kartverk för budgetåret 1946/47 m. m.

Föredrogs ånyo konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 2, i anledning av väckt motion angående ändring av tryckfrihetsförordningens bestämmelser om jurymannalistas sammansättning; och

nr 3, i anledning av väckta motioner om ändrad lydelse av 17 § 1 mom. andra stycket lagen den 20 juni 1924 om landsting.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 2, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1946/47 under andra

huvudtiteln, avseende anslagen inom justitiedepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckt motion.

Punkterna 1—12.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkterna 13 och 14.

Lades till handlingarna.

Punkterna 15—17.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 18.

I denna punkt hade utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts i ämnet framlagda förslag, hemställt, att riksdagen måtte

a) fastställa under punkten införd avlöningsstat för häradsrätterna, att tillämpas under budgetåret 1946/47;

b) till Häradsrätterna: Avlöningar för budgetåret 1946/47 anvisa ett förslagsanslag av 5 627 000 kronor.

*Anslag till
härads-
rätterna.*

Herr **Schlyter**: Herr talman! Under denna punkt finner man såsom ett tidens tecken för första gången, såvitt jag vet, att anslag har begärts för stenografikunniga biträden vid domstolarna; det begäres anslag för fyra sådana biträden, avsedda för de största domsagorna.

Det är emellertid, herr talman, endast en droppe i havet av vad som behövs på detta område. Såvitt jag förstår borde inom alla domsagor finnas stenografikunniga biträden, och med de avlöningar, som riksdagen har beviljat till domsagobiträderna, kan jag inte finna annat än i sin ordning att ett krav på stenografikunnighet uppställs såsom villkor för erhållande av de bättre avlönade biträdesbefattningarna. Det är tydligt att vid organisationens första genomförande ett sådant krav inte har kunnat uppställas på alla de tidigare anställda biträdena i domsagorna, men för framtiden synes det icke kunna möta någon betänklighet att beträffande varje nyanställt biträde uppställa ett sådant krav.

Emellertid, herr talman, är det inte bara biträdena, som böra vara stenografikunniga. Även tingsnotarierna och de, som fortsätta på domarbanan, ha ständigt behov av stenografikunnighet, och jag vill begagna detta tillfälle, när justitieministern nu har blivit en pionjär i denna fråga, att vädja till honom att han ville fullfölja sitt initiativ och tillse att stenografikunnigheten även vinner spridning bland tingsnotarierna.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i den nu ifrågavarande punkten hemställt.

Punkterna 19—24.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 25.

Lades till handlingarna.

Punkterna 26 och 27.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Anslag till
understöd för
utomprocessu-
ell rätts-
hjälp.

Punkten 28.

I enlighet med Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning hade utskottet i förevarande punkt hemställt, att riksdagen måtte till Understöd för utomprocessuell rättshjälp för budgetåret 1946/47 anvisa ett förslagsanslag av 150 000 kronor.

Herr **Schlyter**: Herr talman! Under denna punkt föreslås för första gången en försöksanordning för att vid sidan om de rättshjälpsanstalter, som länge ha prövats här i landet, tillgodose behovet av rättshjälp på så sätt att anslaget för ändamålet skall kunna anlitas även till betalning av enskilda advokater, som åtaga sig rättshjälpsuppdrag. Häremot är naturligtvis, herr talman, inte någonting att erinra. Justitieministern har starkt understrukt att det här gäller ett försök, vars resultat man bör beakta, innan man fortsätter på denna linje.

I propositionen omtalas, att en allmän utbyggnad av anstaltsorganisationen föreslogs i ett av särskilt tillkallade sakkunniga år 1940 framlagt betänkande med förslag rörande de offentliga rättshjälpsanstalterna, men det upplyses, att frågan om en utbyggnad av dessa på grund av tidsförhållandena ännu icke kunnat upptas till slutlig prövning.

Jag ber nu, herr talman, att värdsamt få uttrycka det önskemålet, att justitieministern ville finna tidsförhållandena icke längre lägga hinder i vägen för återupptagandet av denna fråga, så att den må kunna vinna sin slutliga lösning, innan processreformen träder i kraft den 1 januari 1948.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölls vad utskottet i den nu föredragna punkten hemställt.

Punkterna 29—33.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 34.

Lades till handlingarna.

Punkterna 35—40.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 41.

Lades till handlingarna.

Punkterna 42—52.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Herr statsrådet *Myrdal* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 103, angående anslag till om- och tillbyggnadsarbeten vid statens skeppsprovvningsanstalt m. m.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 9, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under statens af-färsverksfonder gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1946/47 i av-seende å postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk.

Punkterna 1—10.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 11.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts i ämnet framlagda förslag hade utskottet i denna punkt hemställt, att riksdagen måtte till Inköp av tomter i Landskrona för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 58 000 kronor.

*Anslag till
inköp av
tomter
Landskrona.*

Herr **Bondeson**: Herr talman! Att gentemot ett enhälligt statsutskott försöka få någon ändring till stånd i avseende å placeringen av posthuset i Landskrona är ej min mening. Jag har endast velat yttra mig för att få till protokollet antecknat, att det föreligger ett stort missnöje över beslutet inom affärskretsarna i Landskrona. Det är beklagligt att det nya posthuset kommer att, såsom det också säges i statsutskottets utlåtande, ligga långt borta från affärskvarteren och från dem, som posten så att säga lever av. Enligt vad ledningarna för de stora verken och affärerna därstädes ha meddelat, synes den lämpligaste och för staten billigaste lösningen ha varit att utvidga de nuvarande postlokalerna i telegrafverkets hus genom att gå in i de bredvidliggande fastigheterna. Telegrafverket hade också med tanke på postens utvidgningsbehov redan köpt en av dessa fastigheter.

Opinionen i Landskrona har det intrycket, att generalpoststyrelsen har haft för litet intresse för en sådan lösning. Styrelsen var från början inställd på att fylla utrymmesbehovet genom att bygga ett eget hus; inte ens statens verk äro fria från husägarfåfänga, ty posten ville inte bo kvar i telegrafverkets hus utan skulle bort därifrån. Visserligen skyller man på tekniska svårigheter — men svårigheterna äro ju till för att bemästras. Och hade industrien och affärsmännen i Landskrona haft tillgång till den speciella sakkunskap, som kunnat påvisa att det hade varit tillräckligt med utrymme på den nuvarande platsen, så hade de haft vind i seglen och något att komma med, men detta har inte förunnats dem. Nu få de nöja sig med att enbart ge uttryck åt sitt missnöje med valet av den av statsutskottet tillstyrkta tomten.

Generalpoststyrelsen har inte heller velat ta någon hänsyn till den av Landskrona handelsförening gång efter annan gjorda erinringen att posten borde ligga kvar, där den tidigare har varit förlagd. Generalpoststyrelsen har ej velat hävda den gamla satsen, att posten är till för att betjäna sina kunder, allmänheten, och icke motsatsen. Och när så till sist kan anföras, att posten själv inte är helt nöjd med det nu föreliggande förslaget, kanske efter en tid erfarenheten kan komma att visa i vad mån affärlivets betänkligheter varit befo-gade eller ej.

Jag har, herr talman, intet yrkande.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, bifölls vad utskottet i den under behandling varande punkten hemställt.

Punkterna 12—37.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 38.

Lades till handlingarna.

Punkterna 39—41.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 42.

Lades till handlingarna.

Punkterna 43—86.

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Ang nyan-
skaffning av
person- och
resgodsvagnar.*

Punkten 87.

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 12 270 000 kronor.

Utskottet hade i den nu ifrågavarande punkten anfört:

»Persontrafiken vid statens järnvägar har under de senaste åren oavbrutet ökat i omfattning. Även om en nedgång i trafiken är att förvänta torde dock behov komma att föreligga av en jämförelsevis stor vagnpark, icke minst för att man skall kunna bemästra trafiksituationerna under perioder av toppbelastning. Härtill kommer, såsom departementschefen framhållit, att vagnparken redan före kriget icke ansågs fullt tillräcklig för behovet och att förslitningen under kriget varit onormalt hög. Vidare torde en successiv modernisering av vagnparken vara ofrånkomlig för att statens järnvägar skola kunna möta förväntad konkurrens från andra trafikmedels sida. Utskottet, som därjämte vill erinra om betydelsen ur trafiksäkerhetssynpunkt av att trävagnar utbytas mot moderna stålvagnar, finner sålunda skäl föreligga som tala för ett genomförande av den av järnvägsstyrelsen föreslagna och av departementschefen förordade nyanskaffningen. Med tillstyrkande alltså av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet, att riksdagen må till Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 12 270 000 kronor.»

Herr **Ström**: Herr talman! Jag vill begagna tillfället att på denna punkt framställa en fråga till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet. Frågan gäller den oerhörda trängsel, som är till finnandes på nästan alla järnvägslinjer och som nästan omöjliggör ett någorlunda mänskligt färd-sätt.

Jag kunde förstå att det under beredskapstiden, när så väldiga transporter ägde rum som för hela beredskapskårer, skulle vara svårt att klara den civila trafiken, men när nu beredskapen till antagligen 98 procent är ur världen och förhållandena börja eller borde börja att te sig litet mera normala, tycker man att det skulle vara rimligt att kunna få en smula bättre förhållanden i fråga om allmänhetens järnvägsresor.

Jag vill också påpeka det förhållandet att det skulle vara lämpligt att undersöka möjligheten att alldeles avskaffa första klass på järnvägarna, så att man endast hade två klasser, andra och tredje, och i stället något förbättrade utrymmet särskilt på tredje klassens vagnar.

En annan fråga, som jag också ville rikta till herr statsrådet, gäller de alldeles oefterrättliga förhållanden, som råda på Stockholms centralstation inte bara vid jultrafiken och helgtrafiken i allmänhet, utan nästan ständigt, ty det är inte långa tider som någon lindring kan förmärkas. Det kan väl ändå inte vara rimligt eller lämpligt, att Stockholms stad och hela landet för övrigt skola ha en centralstation i Stockholm, som alltjämt befinner sig i ungefär samma skick som när statens järnvägar kommo till stånd. Det har visserligen skett vissa moderniseringar och utvidgningar, men det är orimligt att förhållandena skola vara sådana att på somliga tider de resande inte ens kunna ta sig fram till köerna för att komma med det tåg, som de ämna medfölja. För länge sedan borde en ny centralstation ha byggts här i Stockholm, och jag tror inte att några andra städer skulle ha varit nöjda med förhållanden liknande dem i Stockholm på detta område. Stockholmarna kunna inte länge till låta sig nöja

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

med sådana förhållanden, utan den frågan måste på allvar tas upp till avgörande, hur man skall kunna få en centralstation i Stockholm, som verkligen fyller sina funktioner. Det är ju möjligt att man kan ursäkta sig med att säga att detta är något som tarvar utredning, men utredningar på detta område ha pågått länge, och jag vet inte att de föranlett något verkligt resultat.

Det skulle vara mycket intressant, om vi av herr statsrådet kunde få en antydan om, när denna fråga verkligen kan tänkas vara mogen för en lösning, vilka linjer regeringen och järnvägsstyrelsen följa i denna fråga och vad man har för tankar om hur denna sak skall kunna på ett lämpligt sätt ordnas.

Herr talman! Jag har velat begagna detta tillfälle för att rikta dessa frågor till herr statsrådet så att jag slipper göra det på interpellationsvägen — jag har tillräckligt ofta besvarat herr statsrådet med mina interpellationer.

Herr **Mannerskantz**: Herr talman! Jag ber att på det hela taget få instämma med den föregående ärade talaren, och dessutom vill jag tacka honom för att han begärde ordet, då jag för tillfället var utkallad ur salen, så att jag fick tillfälle att framföra vissa synpunkter i anslutning till utskottsutlåtandet.

Vad jag hade tänkt säga i fråga om den föredragna punkten 87, som avser nyanskaffning av person- och resgodsvagnar, gäller i stor utsträckning även några andra punkter i detta utskottsutlåtande, nämligen dem som avse rälsbussar, godsvagnar och sådant.

Järnvägsstyrelsen har nu under sex års tid varit liksom rädd för att bli överdimensionerad när kriget en gång skulle sluta och då man kunde räkna med en mycket mindre trafikintensitet. Jag ifrågasätter, om det är den rätta synen på tingen att redan från början utgå från att man skall bli utslagen i konkurrensen med andra trafikmedel. Utgången beror i mycket stor utsträckning av det sätt, på vilket statens järnvägar handha sitt värv. Det är inte så där a priori givet, att utgången endast kan bli en i fråga om konkurrensen mellan trafikmedlen, utan det trafikmedel, som har den bästa servicen och som visar den bästa viljan att tillmötesgå den trafikerande allmänheten, har också en chans att hävda sig i konkurrensen. Det skulle väl inte vara så farligt att ta den risken att man eventuellt finge en något för stor park av olika slags vagnar. Det är värt att ta den risken, ty det värsta som skulle kunna hända vore ju att man finge en nedgång i trafiken trots ivriga bemödanden att hålla en god service. Då hade man i alla fall gjort vad som bör göras, och det sannolikaste torde väl vara, att just sådana ivriga bemödanden att hålla en god service för allmänheten leda till det resultatet att järnvägarna kunna hävda sig väl även för framtiden. Detta gäller framför allt de långa resorna och de långa frakterna.

Det har frapperat mig att det står i järnvägsstyrelsens förslag — detta gäller ju särskilt godsvagnarna, men det är väl onödigt att här ta upp tiden med flera olika anföranden i olika punkter — att den inte vill begära medel till nyanskaffning »i större omfattning än som betingas av en i underkant hällen förnyelse av godsvagnsparken». Jag tycker att statsutskottet borde ha reagerat något kraftigare inför detta och i sin skrivning ha sagt, att det inte är fråga om att hålla i underkant härvidlag, utan tvärtom litet i överkant. Så få alla göra, som vilja ha framgång. I detta fall får man inte bara säga, att svenska folket inte är tvunget att resa med statens järnvägar — vill svenska folket inte göra det, så slipper det! Svenska folket kanske då så småningom kommer att visa, att det kan färdas på annat sätt. Eftersom jag tror att det är nationalökonomiskt riktigt, att järnvägarna utnyttjas, så anser jag att det är ett riksintresse att statens järnvägar bedriva sin verksamhet på sådant sätt att trafikanterna känna tillmötesgående från järnvägens sida.

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

I den trakt, där jag bor, hade vi förr enbart enskilda järnvägar, och jag måste säga att det på den tiden var bättre ställt med den service som en järnväg bör ge allmänheten, såväl den resande som den fraktande allmänheten. Kort tid efter det att den huvudbana, som utgjorde vår förbindelse med yttrevärlden, hade övertagits av staten, vilket skedde långt före kriget, togos de bästa personvagnarna bort och ersattes med sämre, som jag förmodar att man inte ville ha på andra håll. Vi hade tidigare direkta vagnar till och från både Göteborg och Stockholm, men dessa drogos in; vi hade snälltåg, som inte stannade på mer än tre ställen mellan Nässjö och Kalmar, och dessa drogos också in och ha på senare tid kommit tillbaka endast under sommaren. På sista tiden ha vederbörande också hittat på att två dagar i veckan dra in ett tågpar, varför man måste vara mycket uppmärksam, när man läser tidtabellen, så att man inte råkar planera en resa till en sådan dag. Ty då får man inte någon skjuts alls mellan Nässjö och Kalmar och vice versa på det ena tågparet — detta gäller onsdagar och söndagar — med påföljd att det andra tågparet under dessa dagar är så överfyllt att människorna måste sitta till och med i korridorerna. Jag har litet svårt att förstå att det förhållande, som jag nu senast påtalat, kan vara beframt av bränslesvårigheterna och således vara någon krisföreteelse — det enda som därigenom åstadkommes är att det väcker förargelse.

Detsamma gäller de önskemål, som kunna finnas beträffande lokaltrafiken och som gå ut på att denna kunde bli bättre skött genom rälsbussar. Det har sagts att det inte finns några möjligheter tekniskt sett att nu få fram rälsbussar, men under hela kriget har det förefallit som om man skulle ha varit rädd för att anskaffa sådana. Det har dock tidigare gått lättare att göra det än det nu gör, och detsamma gäller godsvagnarna.

Det är naturligtvis inte möjligt att vara så rustad att man kan tillgodose alla de behov, som finnas. Men att sådana missförhållanden fått vara rådande under en så lång följd av år utan att några verkligt effektiva åtgärder vidtagits för att råda bot på dem, kan jag inte finna vara någon riktig politik. Det framgår emellertid nu av järnvägsstyrelsens petita för året, att skälet därtill är att man är rädd för att vara överdimensionerad i fråga om vagnparken.

Vi ha nu blivit av med 1 300 vagnar, som för närvarande gå i Polen för att frakta kol — för rysk räkning, förmodar jag. Jag undrar om man har någon anledning förvänta att vi snart skola få hem dessa vagnar, och jag tycker att herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet borde ha ett visst intresse av att se till att vi antingen få det kol, som skulle fraktas på dem, eller också få hem vagnarna. Det vore naturligtvis lämpligast att vi finge kol, ty det är därför som vagnarna äro utskickade, men om så inte blir fallet borde vi väl åtminstone ha tillbaka vagnarna, så att vi här i Sverige sluppe olägenheterna av att vara utan både kol och järnvägsvagnar.

Herr talman! Jag har inte tänkt ställa något yrkande vid behandlingen av detta ärende, men då det gäller frågan om nyanskaffning av såväl rälsbussar som personvagnar och godsvagnar tycker jag att det hade varit bättre, om statsutskottet hade gått till en mera positiv skrivning, som nödvändiggjort för järnvägsstyrelsen att tillämpa en annan taktik härvidlag och att hålla i överkant i stället för i underkant för att på det sättet gardera sig mot en blivande konkurrens från andra trafikmedel. Det hade dels varit affärsmässigt handlat och dels varit riktigt ur den synpunkten, att allmänheten har rätt att ställa höga fordringar på staten, då den nu har monopoliserat snart sagt all järnvägsdrift. Det är ju möjligt att något sådant verkligen kan utläsas ur statsutskottets skrivning, men jag har svårt att direkt göra det. Jag får i alla fall för min del uttrycka den förhoppningen, att man skall gå in för den taktik, som jag här har skisserat.

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

Herr **Bärg, Johan**: Herr talman! Jag skall inte tala så mycket om statens järnvägars vagnpark. Men mitt intresse vaknade, då herr Ström gjorde sina anmärkningar beträffande förhållandena på Stockholms central, och jag satt och väntade, då han var så nära Tegelbacken som vid Centralen, att hans intresse för förbättrade trafikförhållanden skulle sträcka sig fram genom den lilla parken och ut till Tegelbacken. Under de närmare 40 år, som jag har gått och trampat här som riksdagsman och därvid under långa tider bott på Kungsholmen, har jag mer än en gång varit benägen att vända mig till herr Ström såsom den främste representanten för Stockholms stad och fråga, om han icke skulle kunna åstadkomma en förlossning efter de 40 årens väntan på bättre förhållanden vid Tegelbacken. Och när herr Ström tar itu med reformering av Centralstationen, vilket jag tycker att han gör rätt i, så sträck ut handen åt söder och klara av Tegelbacken också. Ty då kan det hända, att jag i min livstid skulle kunna få se några bättre förhållanden där!

Herr **Johansson, Johan Bernhard**: Herr talman! Det ligger mycket i de missnöjesyttringar som kommit fram i de anföranden som hållits, och vi ha i statsutskottet icke varit okunniga om liknande missnöjesyttringar, som kommit till synes litet varstans i landet. Att statsutskottet emellertid icke just nu i starkare ordalag givit uttryck för detta missnöje, beror på att vi efter de upplysningar vi ha fått icke ha varit riktigt övertygade om att verkstäderna kunna leverera ett ytterligare antal vagnar, och det har också upplysts, att metallarbetarstrejken försenat en hel del av de arbeten som även på detta område bort utföras.

Emellertid är det klart, att det råder vissa missförhållanden. Särskilt är bristen på godsvagnar påfallande, och vid den överläggning, som vi hade i statsutskottet med ledningen för statens järnvägar, lämnades den upplysningen — som också finns intagen i utlåtandet — att det nu senast i början av februari var en brist på 8 000 godsvagnar per dag vid statens järnvägar. Detta stämmer mycket bra med vad man hör utifrån landet. När folk får vänta en månad på en godsvagn för leveranser, så är det klart att det blir missnöje. Det är ju nu på det sättet, att om någon skall bygga ett hus, skall han först ha byggnadstillstånd, sedan skall han ha förtursrätt för viss materiel hos industrikommissionen, och det är obekant för honom när han kan få beslut i dessa frågor. Först därefter kan han beställa godsvagnar för att transportera byggnadsmaterielen till byggnadsplatsen, och när han sedan har allting klart och skall verkställa sina transporter, så får han inte vagnar på statens järnvägar. Det är klart att det vid sådant förhållande blir stort missnöje. Men, som sagt, vi ha ju haft överläggningar om detta med ledningen för statens järnvägar, och vi ha, som jag nyss sade, varit osäkra om verkstäderna just nu kunde prestera mera.

Eftersom vi ha kommit in på detta spørsmål, vill jag emellertid deklarerat, att jag har samma grundåskådning som herr Mannerskantz, nämligen att statens järnvägar böra ligga långt uppe i fråga om tillgången på både person- och godsvagnar. Utvecklingen går i vägar och kommer kanske att göra det ännu mera i fortsättningen, och det kan komma tider, när det behövs ett betydligt ökat antal vagnar för transporterna. Det bör i tid tillses, att en sådan reserv av vagnar alltid finns. Det bör icke vara en förlust utan snarare en vinst att en sådan reserv finns, icke minst därför att statens järnvägar ju också ha att möta en kommande konkurrens med biltrafiken, enkannerligen lastbilstrafiken. När staten övertar hela järnvägsnätet och blir ensam företagare på detta område, så kommer den stora allmänheten helt visst att fordra, att staten när den får detta monopol också infriar sina löften, att den som företagare skall vara främst i linjen.

Av skäl som nu anförts ha vi denna gång i statsutskottet icke kunnat föreslå

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)
någon höjning av anslaget, då vi varit osäkra, om ett förhöjt anslag hade kunnat placeras i verkstäderna. Men jag finner att det vore välbetänkt att till herr statsrådet rikta en vädjan att följa utvecklingen på detta område och att till kommande riksdag framlägga alla de förslag som kunna betingas av önskemålet, att en fullt tillfredsställande trafikkapacitet kan så snabbt som möjligt uppnås.
Herr talman! Jag har inget annat yrkande än om bifall till utskottets hemställan.

Herr **Ström**: Herr talman! Jag har begärt ordet endast för en replik till »fader Bårg». Han har visserligen nu lämnat kammaren, men jag vill dock anföra ett par synpunkter på hans kritik av Tegelbacken. Egentligen hör den saken inte hit, ty vi diskutera ju inte de kommunala problemen i riksdagen. Här diskutera vi de statliga problemen, och dit hör Centralstationen i Stockholm men inte Tegelbacken. Eftersom herr Bårg emellertid vill ha reda på den saken, så kan jag upplysa honom om att den väsentligaste orsaken till att ordnandet av Tegelbacken och dess kommunikationer tagit så lång tid just är att det är omöjligt att komma till samförstånd mellan staten och staden rörande den trafik som går över holmarna till Centralstationen. Det skulle ha varit mycket lättare för staden att lösa trafikproblemen västerut och vid Tegelbacken, om vi hade sluppet Centralstationen och spåren, där bommarna skola gå upp och ned, på denna plats, där de legat tjugu år för länge. Hade dessa spår kommit bort t. ex. genom att man godkänt förslaget om en säckstation och en linje över Mälaren längre västerut, så hade Tegelbacken och dithörande trafikproblem för länge sedan varit ordnade. Men varken statens järnvägar eller regeringen och riksdagen ville vara med om vare sig att flytta Centralstationen eller att åstadkomma en säckstation. Detta har i mycket hög grad försvårat lösningen.

Nu föreligger det ju ett projekt — jag vet inte om det är mera, kanske statsrådet kan upplysa om det — att förlägga Centralstationen inne i Mariaberget. Det synes mig, att om detta kunde genomföras, skulle det vara en ganska god lösning — i varje fall skulle det i hög grad underlätta möjligheten att ordna Tegelbacken. Men Tegelbacken kommer i alla fall att ordnas, även om det på grund av järnvägens läge inte blir på ett alldeles förstklassigt sätt, och den kommer att ordnas inom en icke allt för lång tid. Jag hoppas att herr Bårg skall få uppleva den tiden. Och han skall få åka på den första underjordiska spår-vagn som går under Tegelbacken, då det problem som han tydligen närmast syftade på blir löst.

Herr statsrådet **Nilsson**: Herr talman! Jag är i och för sig tacksam mot herr Ström för att han hellre framställer sin fråga på detta sätt än som en interpellation — kunde man så att säga få något skriftligt på att några interpellationer från hans sida inte vidare äro att vänta i detta sammanhang, så kunde man måhända känna sig ännu mer tacksam. Då nu emellertid herr Ström har kommit in på frågan om trängseln på statens järnvägar, så måste jag erkänna, att det är obestriddligt att en sådan trängsel i varje fall tidigare har förekommit. Men jag tror mig också kunna säga, att denna trängsel icke längre är så utpräglad som den varit under beredskapstiden. Jag har själv gjort vissa praktiska iakttagelser så sent som i förra veckan och i början av denna; jag for då till Värmland och åter kunde då konstatera, att de tåg jag reste med icke voro mer än till hälften upptagna. Jag tror mig därför redan nu kunna påstå, att det i varje fall under vissa dagar inte råder samma permanenta trängsel som man tidigare kunnat iakttaga.

Man kan inte heller komma ifrån att statens järnvägar ha gjort aktvnings-

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

värda ansträngningar för att förnya sin vagnpark. Jag skulle tro att man har beställt i den utsträckning, som de nya vagnarna ha kunnat tillverkas.

Beträffande Centralstationen i Stockholm får man väl säga, att frågan icke kan brytas ut ur sitt eget sammanhang. Centralstationen ligger i Stockholms centrala del, och att utbygga stationen där den nu befinner sig är väl förenat med mycket stora svårigheter. Eftersom herr Fredrik Ström har praktiska erfarenheter av dessa frågor genom att han har brottats med Stockholms trafikproblem under åtskilliga år på åtskilliga poster inom den kommunala förvaltningen, har han sig säkerligen bekant, att detta icke är en angelägenhet som klaras av i en handvändning. Och även om man skulle lösa det s. k. tegelbackseländet hade man inte därmed löst frågan om Centralstationen i Stockholm, som i alla fall ligger på en ur Stockholms trafiksynpunkt, och kanske också ur statens järnvägars synpunkt, mindre önskvärd plats.

Jag har varit i tillfälle att lukta litet även på det förslag som jag förmodar att herr Ström var inne på. Klart är, att det kan ligga någonting i detta förslag till lösning av svårigheterna, men jag vill också understryka, att det skulle röra sig om en kostnad, som man inte kan kalla bagatellartad, nämligen ett par hundra miljoner kronor. Då förstår vem som helst, att sådana ting inte lösas i brådrasket.

Vad godsvagnarna beträffar tycker jag att man skall hålla statens järnvägar räkning för att man i alla fall iakttar en viss återhållsamhet när det gäller att möta efterkrigstidens trafikförhållanden. Det torde väl ändå vara obestridligt, att motortrafiken kommer att utvecklas högst väsentligt sedan restriktionerna beträffande bränslet och gummit bortfallit. Och argumentet om de 1 300 vagnarna i Polen tycker jag kan lämnas åt sitt värde, eftersom man nu kan slå fast, att de hittills använts för svenska koltransporter.

I övrigt ha nog statens järnvägar gjort sitt för att möta den starka ansvällning av trafiken, som har inträffat under de gångna krisåren. Ett privatägt företag skulle säkerligen ha befunnit sig i samma situation. Om man plötsligt ställs inför exceptionella förhållanden, går det inte att möta svårigheterna på sådant sätt att man kan tillfredsställa alla anspråk som kunna uppstå. Jag kan meddela, att när det yppade sig möjligheter att köpa amerikanska godsvagnar på kontinenten, skickade statens järnvägar ut folk för att undersöka förutsättningarna för sådana inköp för svensk räkning. Det visade sig emellertid, att de uppgifter man fått hade varit något överdrivna och att de vagnar man tänkt sig icke stodo till Sveriges förfogande.

Jag tycker att herr Mannerskantz' anförande i och för sig utgör ett klart bevis för att statens järnvägar äro så väl påpassade av den resande allmänheten, att man inte skulle behöva frukta för att deras monopolställning skall bli så ödesdiger som man understundom gör gällande. Men å andra sidan kan man inte komma ifrån, att eftersom statens järnvägar äro ett affärsdrivande verk måste det drivas efter affärsmässiga principer. Jag skulle tro att riksdagen, som har ett visst inflytande över det hela, själv är angelägen om detta. När statens järnvägar för godstrafikens vidkommande med tanke på framtiden ha iakttagit en viss återhållsamhet och försiktighet, så är detta helt säkert betingat av att man velat anlägga rent affärsmässiga eller i varje fall *även* affärsmässiga principer på sin verksamhet.

Herr andre vice talmannen: Herr talman! Jag ber om ursäkt för att även jag säger ett par ord om Stockholms centralstation. Jag uppkallades av herr Bärge lilla anförande om tegelbackseländet. Jag förstår att det var avsett som ett tjuvnyp åt Stockholms stadsfullmäktiges före detta ordförande, och jag skall för min del inte förneka, att Stockholms stads myndigheter ha många och

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

svåra synder på sitt samvete. Men jag tycker att icke vi böra låta detta skymma bort frågan om Centralstationen, som ju har en viss samhörighet med de frågor vi diskutera här, ty förhållandena vid Centralstationen äro inte bara en riksskandal utan en världsskandal. Jag tror inte det finns någon station i världen, där motsvarande förhållanden råda, vare sig de minsta eller de största, om jag bortser från de krigshärjade länderna och tänker på de förhållanden som rådde före kriget. Inte ens i miljonstäder som London, New York eller Paris kan man finna någon motsvarighet till de ofantliga köbildningar som förekomma i Centralstationen, och detta icke blott vid helgerna utan varenda dag, när ett fjärrtåg skall avgå.

Jag förstår att detta sammanhänger med att stationen är felkonstruerad och där den ligger kanske inte kan bli bättre, men nog borde det finnas en möjlighet att börja angripa problemet. Det förefaller mig som om statens järnvägars ledning icke ägnade den saken någon uppmärksamhet, och jag tyckte mig finna av kommunikationsministerns anförande att han också resignerade, att han sköt saken ifrån sig och menade att man inte kan göra någonting åt den.

Herr Ström sade, att Stockholms invånare icke kunna finna sig i att det nuvarande tillståndet fortsätter. Jag skulle vilja säga, att det är ett ännu större intresse för landsortsborna, som huvudsakligen få brottas med de stora svårigheterna när de skola resa till och från Stockholm, att man verkligen försöker komma till rätta med dessa problem. Det är klart att det kostar pengar, och så som statens utgifter nu under många år komma att engageras på andra håll är det naturligtvis svårt att åstadkomma de hundratals miljoner, som detta måste kosta. Men jag för min del skulle vara nöjd, om man såge ett litet tecken på att man inom statens järnvägar och även i kommunikationsdepartementet ägnade detta problem, som gäller icke blott Stockholm, utan riket, inte ett litet utan ett mycket stort intresse och började att sätta det där arbetet i gång, som kan öppna utsikter för att vi någon gång kunna få åka från Stockholms centralstation utan att känna oss förargade.

Herr Bergh, Ragnar: Herr talman! Då herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet talade om vad som enligt hans uppfattning har föranlett järnvägsstyrelsen att hålla sitt anslagskrav så pass blygsamt, angav han att det tydligen var affärsmässiga synpunkter, som hade motiverat järnvägsstyrelsens inställning. Det kan ju inte bli tu tal om att det är rekommendabelt och i hög grad lofvårt, att affärsmässiga synpunkter anläggas vid ett sådant tillfälle. Å andra sidan är det också uppenbart, att man liksom herr Manner-skantz kan sätta i fråga, huruvida man avvägt det aktuella och framtida nyanskaffningsbehovet på sådant sätt, att man med visshet kan säga, att de verkligt affärsmässiga synpunkterna ha anlagts.

För att få någon ledning vid bedömandet av den frågan förefaller det mig vara av ett visst intresse att läsa vad som står på s. 44 i utskottets utlåtande. Där talas om att järnvägsstyrelsen har haft den inställningen, att man icke skulle begära mer än som betingas av en i underkant hållen förnyelse av godsvagnsparken. Det resonemanget tyder inte på att det varit verkstädernas leveranssvårigheter som varit bestämmande, och något tidigare säges också, att man har intagit sin ståndpunkt på grund av ovissheten om den framtida godstrafiken. Järnvägsstyrelsen räknar således att döma av denna formulering icke med att godsvagnsparken efter kriget skulle behöva vara större än den är nu. Det kan hända, att den uppfattningen är riktig, men det förefaller mig att man med hänsyn till det våldsamt aktuella behovet skulle ha kunnat

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

jämka sina krav litet närmare detta behov än man nu ur affärsmässiga synpunkter gjort, eftersom man på s. 45 läser, att det i början på februari redovisas en brist på ca 8 000 vagnar per dag och man föreslår en nybyggnad av endast 500 vagnar.

Med utgångspunkt från detta resonemang skall jag be att få lämna en liten lokal exemplifiering på olägenheterna av det nuvarande tillståndet. Det är ju ganska naturligt, att denna stora brist på godsvagnar skall vara kännbar litet varstans i landet. Vad Norrbotten beträffar förhåller det sig så, som var och en vet, att vi däruppe betrakta det som en av de största olägenheterna, att näringslivet är så föga differentierat. Nu har det under de senare åren gjorts en hel del aktningsvärda försök att åstadkomma en större differentiering, men det visar sig, att bristen på godsvagnar allvarligt hämmar dessa försök. Vi ha fått några småindustrier i gång, och åtminstone ett av de större företagen har givit sig in på träförädling efter delvis andra linjer än tidigare. Där har man avsättning för monteringsfärdiga trähus, för hyvlade trävaror, för snickerier och en hel del annat. Det har nu blivit möjligheter till avsättning på flera håll, och då man i konkurrens med firmor från andra håll fått ett anbud antaget, så visar det sig, att man inte kan hålla leveranstiden. Detta är naturligtvis en stor olägenhet. När man har så stora arbetskostnader som vi får man räkna med mycket låg vinstmarginal. Nu tillkomma oberäknade lagringskostnader, ökade räntekostnader och en hel del annat, och den goodwill som håller på att skapas äventyras genom att leveranstiderna icke kunna hållas.

Jag förmodar, att det förhåller sig likadant på andra ställen i landet. Herr Mannerskantz har redovisat exempel från sin bygd, och det är uppenbart att denna — visserligen som man tror tillfälliga — vagnsbrist är till allvarligt men för näringslivet. Den är inte minst menlig för de försök, som vi göra i vår hemtrakt för att åstadkomma en bättre situation för våra näringar.

Nu tillhör jag inte dem som vilja klandra järnvägsstyrelsen, ty jag har för många exempel på att man verkligen kan organisera i det verket, men jag skulle ändå vilja sätta i fråga, huruvida godsvagnarna för närvarande utnyttjas så intensivt som det är möjligt. Under så att säga normala tider är det rätt vanligt i övre Norrland, som är ett underskottsområde i många avseenden, att godsvagnar gå tomma söderut. Jag tar för givet att allt göres vad som kan göras för att detta inte skall ske nu, när vedtransporter utföras. Att godsvagnar likväl även nu gå tomma söderut har jag fått uppgift om från trovärdigt järnvägstjänstemannahåll.

Det har också från sakkunnigt håll satts i fråga, huruvida det sätt, varpå vedtransporterna äro organiserade, är så rationellt som man kan begära. Det lär finnas en strävan från bränslekommissionens sida, sade mig en trafikinspektör härom dagen, att få så långa tågsätt som möjligt och så många vedvagnar i samma sätt som möjligt. Det är alldeles tydligt, att detta kan vara motiverat av praktiska skäl, men driver man den principen för långt måste det också medföra en väntetid vid lastning och lossning av dessa godsvagnar, som är till hinder för deras intensiva utnyttjande.

När man för dagen inte kan komma längre än statsutskottet gått, förefaller det mig, som om det inte vore ur vägen att det noga undersöktes huruvida vagnarna utnyttjas så intensivt som möjligt. Det bör alltså inte förekomma, att vagnar stå tomma och vänta på lastning eller fulla och vänta på färd eller lossning, utan när vagnparken är så begränsad måste det vara angeläget att utnyttja den så mycket som möjligt. Detta är väl det rent praktiska önskemål, som man för ögonblicket kan framställa utöver vad som redan framhållits om att man kanske skulle ta den affärsmässiga synpunkten under nytt

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)
överbärande till ett annat år och möjligen åstadkomma en större ökning av vagnsparken.

Herr talman! Jag har intet yrkande.

Herr **Mannerskantz**: Herr talman! Jag är givetvis alldeles ense med statsrådet om att en affärsmässig syn skall anläggas på statens järnvägars och de andra trafikföretagens drift, men min uppfattning om affärsmässighet innebär, att man skall hålla en så god service som möjligt, även om man behöver överdimensionera utrustningen. Det visar sig på alla möjliga områden, att så får man lov att göra. Den affärsmässiga synpunkten skall göra sig mest gällande i fråga om allmänhetens fordran på service, och investeringarna i rörelsemedel äro därvidlag av mindre betydelse. Ty får man på grund av att man är rädd för att investera rörelsemedel en för låg trafikintensitet, så blir affärsmässigheten sämre tillgodosedd.

Jag hörde inte riktigt, hur orden föllo, när statsrådet yttrade sig om de till Polen utlånade vagnarna, men jag tyckte att det lät som om statsrådet sade, att de gå med kol för svensk räkning. Ja, jag tror nog att de göra det någon gång ibland, men jag skulle vilja fråga, på vilket sätt statsrådet har övertygat sig om att de gå med kol uteslutande för svensk räkning. En del fartygsbefälhavare, som ha lyckats få någon kollast nere i de polska hamnarna hem till de svenska — ty det händer ju någon gång, att det kommer ett sådant fartyg — säga att de kunnat se hurusom mycket kol fraktas till Gdynia och Danzig och sedan lastas på ryska fartyg som gå till Leningrad. De säga också, att de ha sett att vagnar med svensk beteckning ha blivit lossade till sådana fartyg, som inte ha gått till Sverige. Jag tror för min del att det tarvar en närmare undersökning, innan statsrådet kan här definitivt förklara, att vagnarna uteslutande användas i svenska koltransporter. Men om statsrådet är beredd att konfirmera sitt uttalande nyss, så anser jag, att det är tacknämligt. Då vill man också veta, hur han kan vara säker på saken.

Herr **Forslund**: Herr talman! Jag begärde ordet, när andre vice talmannen höll sitt anförande. Jag måste säga, att såväl herr Ströms som ännu mer herr Åkerbergs uttalanden äro överdrifter utan like.

Jag har i 28 år nästan varje dag rest till och från Centralstationen, och jag borde väl vara något så när omdömesgill när det gäller att bedöma, hurudana förhållandena där äro. Edra uttalanden äro överdrifter och ingenting annat. Ni skola inte inbilla er, att en centralstation skall vara en promenadplats, där det inte är trångt någon gång på dygnet. Våra stationer och tåg skola inte vara glest besatta; det skall vara litet trångt om vi skola kunna driva våra järnvägar ekonomiskt och resa så billigt som möjligt. Jag har rest i Tyskland, England, Frankrike, Österrike, Belgien, Schweiz, Spanien, Ryssland och Polen, och jag vill för min del vittna, att jag icke har sett någon station som varit så väl ordnad till sitt inre som Stockholms centralstation. Detta är en alldeles motsatt mening mot den som herr Åkerberg förfäktade. Centralstationen har till sitt inre kommit att få en skapelse som man icke möter ute i världen. Vad vi ha olägenhet av, mina herrar, gäller yttre omständigheter, och där gäller frågan hur vi skola ordna infarterna till Stockholms centrala punkter. Vi skola komma ihåg, att Centralstationen också användes som lokalstation för den stora mängd av människor, som bygga och bo i förstäderna. Där finnas tåglägenheter, som under vissa perioder på dagen äro så täta att det endast är några få minuter emellan tågen. Det kan klicka när det gäller att få dessa tåg expedierade på det sätt som man skulle önska, och därvidlag har det kanske någon gång blivit stockningar. Men detta problem kan inte lösas genom att man bygger om

Ang. nyanskaiffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

centralstationsbyggnaden, utan det hänger samman med att lokaltrafiken sannolikt måste föras fram underjordiskt. Den kan inte ledas fram till Centralstationen, utan den måste få sin infart ordnad till annan central plats. Detta är ett helt annat problem än det som herr Åkerberg har talat om, och jag tror, att man inte skall överdriva saken så som här har skett.

I vilket fall som helst är det en fullständig felsyn om herrarna tro, att vi skola ha stationerna så utomordentligt fria från trängsel som ni här vilja göra gällande. Det är inte så märkvärdigt att folk får stå i kö, när man nu har systemet med spärrar. Man kan inte släppa ut folket på plattformarna med risk för att de komma på orätt tåg eller bli överkörda, när tågen komma rusande, utan man måste som regel vara försäkrad om att tågen ha kommit in till respektive plattformar innan man kan släppa ut dessa människor.

Jag har velat säga detta i egenskap av mångårig resande på Stockholms centralstation. Vi äro belättna, herr Åkerberg. Om herr Åkerberg, som kommer hit från Örebro, inte är belåten, så kan inte det hjälpas, tycker jag.

Herr andre vice talmannen: Herr talman! Det förefaller mig, som om herr Forslund talade om något annat än vad jag, herr Ström och andra här ha talat om. Han gav ett intyg om att Stockholms central var en så utomordentligt trevlig plats att vistas i. Han har rest i alla möjliga länder och inte funnit någon station, som var ens på långt när så trevlig. Ja, men den saken ha vi aldrig talat om. Jag har inte bestritt att den kan vara trevlig. Jag vet att hallen där är en mötespunkt för Stockholms både undre och övre värld, men det är inte därför den är inrättad, utan den är inrättad för att vara ett led i kommunikationerna. Om herr Forslund är nöjd med kommunikationerna från Stockholms central, så måste jag säga att han är nöjd med mycket litet. Han har rest där i 28 år. Han har anlitat de små lokaltågen, och det kan väl hända att man där slipper stå i kö och att allt går flott. Men så fort man skall resa på ett tåg som går längre bort, framför allt om det är ett snälltåg, får man stå i kö. Man måste vara nere på Centralen praktiskt taget en halvtimme i förväg för att vara säker på att komma in i tid och få en plats på tåget.

Herr Forslund påstår att det bör vara trångt på tågen. All right, tågen skola utnyttjas, det har jag ingenting emot. Men här är det fråga om förhållandena på Centralen, och att de äro under all kritik måste man erkänna. Jag har också rest i de där länderna, som herr Forslund talade om, utom Ryssland — hur det där är, vet jag inte — och i dessa länders största centralstationer finnas inga köer. Man har i allmänhet icke den där trängseln där — det skall vara alldeles exceptionella förhållanden som göra att det bildas en kö.

Förhållandena på Stockholms central bero naturligtvis, som herr Forslund mycket riktigt anmärker, på att själva stationen är felaktigt inrättad. Men då bör man försöka ändra detta, ty även om herr Forslund är nöjd, så är praktiskt taget ingen annan i detta land nöjd.

Herr statsrådet Nilsson: Herr talman! I anledning av herr Ragnar Berghs anförande skall jag medge, att frågan om vagnparkens dimensionering ytterst är en bedömningsfråga. Det gäller hur man skall bedöma fredstrafikens storlek om någon tid och hur man sedan skall dimensionera järnvägarnas vagnpark i anslutning därtill. Men herr Bergh tycktes ha den föreställningen, att man inte skulle vilja öka vagnparken efter driftbehovet till nivå med den vagnpark man hade före kriget. Jag vill då upplysa herr Bergh om att det skett en mycket väsentlig utökning. Den 1 januari 1939 hade man 16 676 gods-

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

vagnar, och den 1 januari 1945 — det är den sista siffra, som är tillgänglig — hade man 28 872 godsvagnar. Vad personvagnarna beträffar var den 1 januari 1939 antalet 2 534, medan den 1 januari 1945 antalet var 3 671. Det har sålunda skett en väsentlig ökning. När motortrafiken kommer i gång, måste man räkna med en viss avlastning av trafiken från järnvägarna till motorfordonen, och de som vilja vara förutseende måste även tänka på hur man skall kunna hålla en kontinuerlig sysselsättning i framtiden vid sina egna vagnverkstäder. Skall man efter den väldiga ansvällning i trafiken, som har skett på grund av kriget, tillverka ytterligare ett mycket stort antal vagnar och sedan låta vagnverkstäderna, därest trafiken går ned, stå sysslolösa för framtiden? Man måste ta hänsyn också till sådana problem.

Vidare anmärkte herr Bergh på att vagnarna kanske inte utnyttjades på det mest rationella sättet. Det är en sak som jag inte haft tillfälle att kontrollera, men jag skulle vilja säga, att därest det finns tjänstemän vid järnvägen, som äro på det klara med att tomvagnarna icke utnyttjas på tillfredsställande sätt, bör det vara deras skyldighet att göra järnvägsstyrelsen och eventuellt kommunikationsdepartementet uppmärksamma härpå i någon form — herr Bergh kan också göra det — så att man kan rätta till ett sådant tillstånd, ty sådant är orimligt. Jag är den förste att erkänna, att med den vagnsbrist, som vi för närvarande ha, skall man på det mest rationella sättet utnyttja vagnarna. Om någon tjänsteman har uppmärksammat att så icke sker, bör det vara hans skyldighet att underrätta vederbörande därom, så att rättelse kan ske.

Vidare säger herr Mannerskantz, att affärsmässighet är detsamma som en så god service som möjligt, även om företaget skulle överdimensioneras. Ja, herr Mannerskantz, det är kanske riktigt. Jag skulle till och med kunna göra det medgivandet, att det är riktigt under fredliga och normala förhållanden. Men låt oss se på åtskilliga privata företag här i landet, och vi skola finna att de vid beställningar icke kunna fullgöra leveranserna på upp till två och ett halvt à tre år. Jag är övertygad om att dessa privata företag vilja ge så god service som möjligt, men de kunna inte under exceptionella förhållanden så överdimensionera sin verksamhet, att de kunna lämna den goda service, som herr Mannerskantz räknar med. Jag skulle tro, att dessa företag räkna affärsmässigt. Under dylika förhållanden kan jag också förstå, om ett statligt trafikföretag som i detta fall statens järnvägar inte till alla delar kan vara överdimensionerat under en exceptionell period utan måste, om man skall räkna affärsmässigt, i någon mån tänka på den tid, som stundar.

Herr Bergh, Ragnar: Herr statsrådet anförde några siffror om hur vagnparken ökat under de sista åren. Jag skulle vilja fråga herr statsrådet, huruvida i den ökningen också ingå de vagnar, som ha tillförts statens järnvägar genom att en del enskilda järnvägar ha förståtligats. Om så är fallet, blir jämförelsen inte fullt rättvis.

Vidare skulle jag vilja säga, att när bristen om också momentant börjar gå upp till 8 000 vagnar per dag, förefaller det ändå inte vara orimligt om man sätter i fråga, huruvida den ökning på 500 vagnar, som nu föreslås, är lämpligt avvägd.

Jag skulle också vilja komplettera vad jag sade, när jag var uppe sist om utnyttjandet av vagnarna. Jag har från mycket tillförlitligt håll fått uppgift om att det inte bara är söderut som vagnar, fastän mera undantagsvis, gå tomma, utan att de gå också tomma norrut, vilket då motiveras med just vedtransporterna.

Medan jag har ordet skall jag också motivera, varför jag inte vill skjuta på

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

järnvägsstyrelsen. Som herr statsrådet säkerligen vet bättre än jag ha nämligen bränslekommissionen och trafikkommissionen ett mycket stort inflytande på hur vagnparken disponeras. När jag satte i fråga, huruvida vedtransporterna med hänsyn till vagnarnas utnyttningstid verkligen voro ordnade på det mest rationella sättet var det nog närmast dessa bägge kommissioner jag hade i åtanke.

Herr **Forslund**: Jag vill säga till herr Åkerberg, att han felbedömer lokaltrafikens betydelse. Lokaltrafiken på Stockholms central är större än den trafik, som vi kunna kalla fjärrtrafik. Antalet passagerare på vissa lokaltåg är även större än på något snälltåg. Men denna trafik avvecklas i alla fall på ett hyggligt sätt.

Vidare skulle jag vilja säga till herr Åkerberg, att han inte behöver gå ned en halvtimme före tågets avgång, om han kostar på sig de 25 eller 50 öre som behövas för att köpa en platsbiljett. Nu, när vi ha fribiljetter, bör ju den avgiften inte vara oöverkomlig, utan den borde vi kunna klara. Är det några resande, som vistas på centralstationen och lämpligen inte borde vara där, så tror jag att de inte äro stockholmare, utan sådana som ha kommit utifrån landet.

Herr **Mannerskantz**: Jag vill endast säga några ord i anledning av vad herr statsrådet nämnde om att verkstadsindustrien och andra företag nu ha mycket långa leveranstider. Det går inte att bestrida den saken. Men sådant var inte läget förr, utan vad som nu har kommit till är dels verkstadskonflikten och dess följder, dels och framför allt att vi ha fått ta upp tillverkning av en massa saker, som förut ha importerats. Särskilt har väl bortfallet av hela den tyska exporten hit gjort sig gällande. För detta hålla på några år till, så misstänker jag att industrien kommer att inrätta sig efter det nya läget. Om jag inte är fel underrättad har den svenska industrien planlagt investeringar på ungefär en miljard kronor för år 1946. Jag förmodar att detta är ett led i en strävan att ta igen den eftersläpning, som nu har inträtt, och att industriens strävan kommer att vara att tillhandahålla bästa möjliga service, även om den för vissa lägen skulle vara litet överdimensionerad.

Herr statsrådet **Nilsson**: Herr Bergh frågade om i den vagnpark, som jag nämnde, ingingo de vagnar som tillförts SJ genom förstatligandet av enskilda järnvägar. Det skall medges, att så är fallet. Men eftersom vi veta, att förstatligandet inte har gått i särskilt snabbt tempo, och eftersom vagnparken när det gäller godsvagnarna har ökat med 70 procent, kan detta i varje fall inte spela någon avgörande roll i sammanhanget.

Herr Mannerskantz gjorde gällande, att de privata industrierna visserligen hade långa leveranstider för närvarande, men att man ganska snart skulle anpassa sig efter det nya läget och att sådana förhållanden i varje fall inte rått tidigare. Jag vill då bara säga till herr Mannerskantz: låt oss gå tillbaka till tiden efter förra världskriget. Jag skulle tro, att vi då inte hade några överfulla tåg i detta land. Vi kunna alltså göra det erkännandet, att SJ också tidigare har lämnat en service, som var mera tillfredsställande än den som man nu mäktar upprätthålla eftersom vi leva under alldeles särskilda förhållanden. Och jag är lika övertygad om att man inom statens järnvägar håller på att inrätta sig efter det nya läge, som kommer att inträda, när efterkrigstiden börjar. Man gör säkert så, att man även räknar med en viss avvägning mellan de olika trafikmedlen, vilket jag anser vara klokt och riktigt. Liksom den privata industrien anser sig böra planera för detta nya läge, så bör SJ göra det, och det är ett uttryck för god planering att man inte bara tar hänsyn till sitt eget kommunikationsmedel utan även till andra.

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

Herr **Ström**: Herr talman! Jag kan instämma med statsrådet när han säger, att det inte alltid är säkert, att industrien lämnar den service som kunderna önska i fråga om snabb leverans. Vi ha nog lite var erfarenhet av att industrien kommer på efterkälken med leveranser. Men då man kan få räkna med två till tre års leveranstid synes det mig så mycket viktigare, att man i tid beställer tillräckligt med vagnar, eventuellt hos olika industriföretag, och inte nöjer sig med att bara vänta. Företagen måste ju också ha tid till förfogande för att kunna leverera. Det synes mig alltså som om statens verk i allmänhet äro gripna av en snålhet, som är otidsenlig och otjänlig när det gäller affärsdrivande verk. Det är inte bara i fråga om statens järnvägar som allmänheten har många och stora och berättigade krav på bättre anordningar, utan det gäller även telegrafverket. Vi veta alla, hur försämrade telefonförhållanden vi fått. Vi få vänta länge, och ibland är det inte möjligt alls, på att få ut telegram även om det lämnas i god tid, utan det kan gå som det gick för mig för ett par, tre dagar sedan, då jag ville sända ett telegram. Då frågade vederbörande tjänsteman: »Är det ett lyckönskningstelegram?» — »Ja, det är det.» — »Ja, då kunna vi inte expediera det nu.»

Överhuvud taget är man inom statens verk alltför snål och alltför litet tilltagsen när det gäller att ta risker och gå fram med kraft. Felet är nog, att man liksom inte tror tillräckligt på sig själv.

Sedan vill jag givetvis erkänna, att alla statens verk under kriget gjort och fortfarande vid många tillfällen — t. ex. postverket — göra en utomordentlig prestation. Men jag anser att det skulle vara riktigt, om verkstyrelserna besjålades av en större framåtanda i fråga om att ta risker och göra beställningar än som för närvarande är fallet.

När jag nu har ordet, vill jag säga ett par ord till min vän herr Forslund, som fann Stockholms centralstation vara ett konstverk, som ur estetisk synpunkt nästan borde bevaras såsom jämställt med kungliga slottet eller någon annan stor sevärdhet. Jag kan inte dela hans uppfattning i det avseendet. Jag vill dock ge honom rätt i att det är en ganska trevlig byggnad och att den har sina fördelaktiga sidor, men man måste ju framför allt tänka på att allmänheten skall kunna komma till och från tågen, och det är ofta mycket svårt.

Jag kan ju inte klandra herr statsrådet eller järnvägsstyrelsen alltför mycket, när jag själv är ordförande i ett kommunikationsverk, där på grund av tidsläget uppstått förhållanden, vilka man med rätta kan kritisera. Men jag skulle önska, att järnvägsstyrelsen gjorde som Stockholms stad och Stockholms spårvägar gjort. Vi ha beställt en stor mängd vagnar och materiel för att kunna möta all tänkbar trafikökning, och vi ha satt i gång med att bygga underjordiska linjer som, när de äro färdiga, komma att kunna ta emot en enorm tillströmning av trafikanter. Fastän linjerna komma att byggas med tre, eventuellt fyra spår bredvid varandra och varje tågsätt kommer att bestå av sex eller åtta vagnar, komma tågen att under rusningstid gå var nittionde sekund på samtliga spår.

Jag tror, att vi snabbare skulle komma till goda resultat, om vi sätta oss före att med kraft genomföra en sak och inte äro rädda för att det kostar pengar. Det voro vi inte rädda för under krigstiden beträffande mångahanda ting, och jag tycker inte att vi skola vara rädda för det nu, när det gäller återuppbyggnaden i fredstid.

Herr Forslund berörde ytterligare en betydelsefull sak, nämligen förhållandet mellan fjärrtrafiken och närtrafiken på Stockholms centralstation. Det är ett stort frågekomplex. Om man kan lösa det så att statens järnvägar — såsom herr Forslund syftade till — bygga underjordiska järnvägar, som gå in till vissa centralpunkter i olika delar av Stockholm för att dit befordra de med-

Ang. nyanskaffning av person- och resgodsvagnar. (Forts.)

borgare, som bo utanför Stockholm, men ha sitt arbete i Stockholm och som Stockholms kommunikationsverk inte kunde betjäna, skulle otvivelaktigt en lätnad inträda för Centralstationen. Det är alldeles påtagligt. Kunde man sedan också få genomgångstrafiken för godstågen ordnad på annat sätt och någorlunda tillfredsställande lösa frågan om trafiken över spåren väster om Tegelbacken, skulle därmed utan tvekan ernås betydande fördelar. Men jag tror, att även detta kommer att kosta avsevärda summor. Man kan ju inte begära — och det tror jag inte heller herr Forslund menar — att Stockholms stad skulle bekosta och anlägga underjordiska järnvägar för de områden i Stockholms län och Södermanlands län, som ha en enorm trafik på Stockholm. Det måste givetvis staten sörja för, såvida man inte vill inkorporera hela Stockholms län med Stockholms stad. Men då det inte har gått att på två år — fastän både herr Forslund och jag äro ense och Stockholm och Spånga äro ense — få Spånga inkorporerat med Stockholm och därigenom bidra till bostadsfrågans lösning, lär det allt dröja åtskilligt, innan vi kunna tänka oss att få ens Storstockholm förvandlat till *en* kommun. Statens järnvägar få nog själva ta itu med arbetet på att lösa närtrafiken, delvis efter de linjer som herr Forslund här har berört.

Herr Forslund: Herr talman! Jag vill bara uttala en önskan, att herr Fredrik Ström ännu en gång skulle ta fröken Siöcrona till hjälp för att bevara det gamla, om det ginge därhän att man ville börja riva ned Centralstationen för att igångsätta nya projekt. Då skall jag också ansluta mig till dem som vilja bevara stationen sådan den är.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i den nu föredrag-
punkten hemställt.

Punkterna 88—101.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 102.

Lades till handlingarna.

Punkten 103.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 31, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under tredje huvudtiteln gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1946/47 till kristillägg och till provisoriskt lönetillägg;

nr 32, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under tolfte huvudtiteln gjorda framställning om anslag för budgetåret 1946/47 till kristillägg till personal å indragningsstat;

nr 33, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande av lasaretsfartyget Prins Carl såsom avståndsmättningsfartyg, m. m.; samt

nr 34, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1946/47 till häradskrivarna m. fl.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

*Ang. stat för
luftfarts-
fonden m. m.* Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 35, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående stat för luftfartsfonden för budgetåret 1946/47 m. m.

I enlighet med Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning hade utskottet i förevarande utlåtande hemställt, att riksdagen måtte

a) godkänna i utlåtandet införd avlöningsstat för luftfartsstyrelsen, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1946/47;

b) godkänna i utlåtandet införd avlöningsstat för flygplatsorganisationen, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1946/47;

c) fastställa i utlåtandet införd stat för luftfartsfonden för budgetåret 1946/47;

d) för luftfartsfonden å riksstaten för budgetåret 1946/47 upptaga ett underskott av 3 020 300 kronor.

Herr Forslund: Herr talman! Jag vill fortsätta den trafikdebatt, som nu har förts, med att göra några erinringar i anledning av statsutskottets utlåtande nr 35.

I höstas, eller i varje fall under senare delen av förlidet år, gick ett angenämt meddelande genom pressen om att Aerotransport uppvaktat regeringen och anmält, att det inte längre var i behov av den subvention, som bolaget enligt tidigare ingångna överenskommelser hade rätt att få av staten. Därmed skulle väl det svenska folket bibringas den uppfattningen, att bolagets verksamhet finansierade sig själv och att skattemedel icke behövde anlitas för ändamålet.

Det utlåtande som nu föredragits visar, att det förhåller sig så som tidigare sagts, att Aerotransport inte skall ha subvention under det kommande budgetåret, och man frågar sig då: staten skall väl överhuvud inte av skattebetalarna ta ut pengar för bestridande av driftkostnader, som höra samman med flygväsendet? Men om man i det föreliggande utskottsutlåtandet ser på s. 8, där staten för luftfartsfonden redovisas och en redogörelse lämnas för luftfartsstyrelsens kostnader etc., finner man, att fondens verksamhet beräknas lämna ett underskott på 3 020 300 kronor. Samtidigt som vi alltså i dagspressen få läsa, att ingen subvention skall utgå till Aerotransport, som bedriver flygtrafiken, anslås i alla fall ett belopp av 3 miljoner kronor till flygväsendets driftbudget. Herrarna kunna av utskottsutlåtandet finna, att det inte rör sig om utgifter, som kunna betraktas som kapitalinvesteringar, utan om rena driftkostnader. De huvudsakliga beloppen gå till avlöningar jämte ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten.

Kontentan av det hela blir således, att skattebetalarna i skilda delar av landet få vara med om att betala en del av biljettpriiset för dem, som använda våra flyglinjer. Att Aerotransport inte har behov av subvention betyder väl bara, att bolaget är befriat från utgifter, som rimligen borde tillkomma detta bolag att betala.

Vi ha nyss talat om ett affärsdrivande verk med mycket stor rörelse, nämligen statens järnvägar. Här har från flera håll krävts större effektivitet hos detta verk. Men man har i stort sett glömt bort, att verket skall finansiera sig självt. Det är knappast möjligt och i varje fall är det inte lämpligt, att verket kommer med en rapport, som innebär att driften skall delvis täckas av skattemedel. Riksdagen har utgått från att taxorna skola avvägas på ett sådant sätt, att verket skall bli självbärande. De många miljoner som nyss beviljades statens järnvägar som kapitalinvestering bestridas icke av skattemedel. Jag har anledning fråga, vad det är för bärande skäl till att en viss trafikgren skall få skattemedel för att bestrida till och med de vanliga driftutgifterna. Och märk väl, mina herrar, att luftfartsfonden inte har större trafikinkomster än

Ang. stat för luftfartsfonden m. m. (Forts.)

en kvarts miljon kronor mot 3,6 miljoner kronor i utgifter. Fonden har andra inkomster, såsom hyror och arrenden för till enskilda upplåtna lokaler och områden, och den kan skrapa ihop tillsammans 667 000 kronor. Av fondens driftbudget finansieras således en sjättedel med inkomster, som erhållas från verksamheten, under det att fem sjättedelar betalas skattevägen. Här kommer således att av en stat, som slutar på 3,6 miljoner kronor, betalas skattevägen över 3 miljoner kronor. Ett privat bolag, som uppvisat så utomordentligt dåligt resultat, skulle under vanliga förhållanden för länge sedan ha inställt betalningarna. Här kan man i stället gå till staten och få de pengar som fattas.

För att inte besvära kammaren i nästa ärende ber jag, herr talman, att nu få framhålla, att det inte är nog med denna förlust på 3 miljoner kronor i en driftbudget, som inte upptar mer än 3,6 miljoner kronor. I nästa utskottsutlåtande äskas det dessutom anslag på 8,3 miljoner kronor, som i riksstaten äro upptagna under rubriken kapitalavskrivningar. Förutom de tre miljonerna, som äro en direkt driftförlust, skola ytterligare de 8,3 miljoner kronor, som gå in under luftfartsfonden, avskrivnas direkt. Kontentan kommer att bli, att för att vi skola uppehålla flygtrafiken skola skattebetalarna vara med om att betala 11 320 000 kronor, i stället för att man borde ta ut denna kostnad av dem som använda detta trafikmedel. I staten för detta budgetår upptages en avskrivning på 3 575 000 kronor i kapitalinvesteringen och 1 150 000 i driftförlust på årets rörelse. Det blir således 4 725 000 kronor. På två budgetår satsa alltså skattebetalarna 16 miljoner kronor, och av redogörelsen i utskottsutlåtandet finner man, att från 1938/39 fram till budgetåret 1944/45 har det även varit i runt tal 10 miljoner kronor i driftförlust.

Nu frågar jag mig: hur länge skall detta fortsätta? Skola de stackars människorna i Urshult och Kråksmåla och andra orter med deras urusla järnvägar och andra transportmedel i evighet vara med om att betala biljetter för dem som använda flyget? Om jag stannar vid det belopp av 11 miljoner kronor, som avskrivs i den driftstat, som skall fastställas här om ett ögonblick, och om jag godtar den siffran, som statsutskottets ordförande nämnde vid förra onsdagens diskussion om flyget, att det hade en resandetrafik på ungefär 100 000 personer om året, betyder det att de mången gång fattiga skattebetalarna tillsammans få betala 110 kronor för varenda flygbiljett utöver vad de resande betalat själva. Begränsar jag mig till den förlust, som är upptagen i driftstaten, blir det i alla fall 30 kronor för varje resa.

Det måste, mina herrar, skapas någon motvikt, så att vi få en rimlig avvägning mellan inkomster och utgifter, och det kan inte ske på annat sätt än att de som använda detta kommunikationsmedel, som i sig självt säkert är mycket bra, få betala dessa kostnader. Märk väl, att sedan luftfartsfonden inrättades år 1939 ha vi — åtminstone enligt en uppgift, som jag sett i en tidskrift, men som jag inte hunnit kontrollera — investerat över 60 miljoner kronor, förlusterna inräknade. Dessa 60 miljoner behöva dessutom inte förräntas av företaget. Det betyder ju, att man där har ytterligare ett par miljoner kronor, som de herrar resande, som begagna sig av flygmaskiner, skulle vara med om att betala.

Jag vill särskilt starkt poängtera detta, därför att man ständigt bearbetar oss för att vi skola göra nya investeringar. Då måste det bli en avvägning här, så att man — vilket trafikmedel man än använder — betalar vad som skäligen behöves för att det skall gå ihop utan bidrag från skattebetalarna. Jag rekommenderar att man inför den ordningen även i fråga om flyget.

Jag måste säga till riksdagsmännen från Småland, såsom herr förste vice talmannen och herr Heiding, som varit med om att underteckna detta utskottsutlåtande — jag säger det också till herr Mannerskantz, fastän han inte har

Ang. stat för luftfartsfonden m. m. (Forts.)

varit med — att jag förvånar mig storligen över att ni så snällt ha kunnat godtaga dessa äskanden, utan att påminna om hur ni själva ha det. Ty hur är det med trafikförhållandena i Småland och Blekinge? De äro urusla helt enkelt. Om man använde en tredjedel av de 100 miljoner kronor, som erhållas genom kapitalisering av de tre miljonerna i förlust, skulle man kunna bygga om och modernisera de dåliga järnvägar som för närvarande finnas i Blekinge och Småland. Man skulle få dem fullt klara t. o. m. för 30 miljoner kronor.

Där sitta ni, herrar smålänningar, och godkänna att era kamrater i bygderna skola vara med om att av skattemedel betala flygbiljetterna med 30 till 110 kronor per styck. Jag måste spetsa till saken, därför att jag önskar att det verkligen vore möjligt för er att hjälpa inte bara dem som bygga och bo i Blekinge och Småland, utan hela ert näringsliv, som på grund av de dåliga kommunikationerna har de allra största svårigheter att klara sig. Här slösa vi med medel, om jag får använda det uttrycket, på ett område, där det naturligtvis i och för sig kan vara bra att man inte är för sparsam, men där vi inte skola slösa med skattemedel, utan där pengarna skola tas ut av trafikanterna.

Må Gud bevara mig från att höra, att statsutskottets ordförande, som nu begärde ordet, skall komma upp och försvara detta system, ty här måste man tala om en rent vansinnig hushållning med skattebetalarnas medel.

Det går helt enkelt inte att kurtisera flyget och på alla upptänkliga sätt lämna bidrag. Mången gång blir det nästan skämtsamt. Häromdagen anlände en flygmaskin till Stockholm, och man gjorde reklam för de värdefulla varor som skickats med den och sade, att varorna skulle utställas i Nordiska kompaniet för påseende och dagen efter säljas i dess parfymavdelning! Var det något att tala om för svenska folket som något så utmärkt och ändamålsenligt att frakta dessa varor på detta sätt? Skattebetalarna i Blekinge och Småland skola vara med och betala sådana transporter, medan deras egna transportmedel äro så undermåliga, att det finns anledning att vara en ropandes röst i öknen för att här åstadkomma en bättring. Den bättringen skulle vi få till stånd, om vi ett ögonblick tänkte på att vi här skänka bort pengar till folk, som inte behöver dem, något som vi sannerligen bruka se upp med i andra sammanhang.

Här instämde herr *Petersson*.

Herr förste vice talmannen: Herr talman! Det är med en viss tillfredsställelse jag kan konstatera, att herr Forslund är intresserad av de småländska järnvägarna och Smålands kommunikationer överhuvud och att han anser, att de för närvarande äro långt ifrån nöjaktiga. Det är riktigt, och jag vill ta fasta på det intresse, som herr Forslund visade för en förbättring i detta avseende. Jag hoppas att herr Forslund när dessa frågor komma att behandlas i riksdagen skall få många meningsfränder, som vilja vara med om denna förbättring av kommunikationerna. Emellertid föreligger inte denna fråga till behandling i samband med det utskottsutlåtande, som riksdagen nu skall ta ställning till, och därför ha vi ju inte kunnat i utlåtandet ge uttryck åt vår mening i denna sak. Vi ha här enbart haft att fatta ståndpunkt till huruvida vi skulle vara med om att bevilja medel till det civila flyget eller ej.

Det är givet, såsom herr Forslund här nämnde, att man när man ser de kostnader, som äro förenade med flygtrafiken, kan man bli något betänksam. Men å andra sidan blir nog flyget av stor betydelse för kommunikationerna i framtiden, och skola vi kunna få flyget utvecklade, måste vi bevilja de nödiga medlen härför. Det går nog inte att lägga kostnaderna enbart på flygbiljetterna, ty det är så många utgifter för byggnader, flygplatser, materielanskaffning och annat, som inte kunna täckas på den vägen, och man kan kanske inte heller räkna med

Ang. stat för luftfartsfonden m. m. (Forts.)

att få de investerade medlen förräntade. Det är klart att det blir nödvändigt att ge vissa anslag och även att företa vissa avskrivningar på det investerade kapitalet, men jag skall hålla herr Forslund räkning för att han vill se saken även ur ekonomisk synpunkt, vilket man ju bör göra, så långt det är möjligt.

Dock tror jag för min del, att staten ännu under många år måste offra en hel del medel för att flygväsendet skall kunna utvecklas. Men då kan det vara önskvärt, att detta sker inte blott i fråga om utlandstrafiken, som huvudsakligen kommer att vara begränsad till ett visst skikt inom samhället. Många resa nog, herr Forslund, ändå inte på egen bekostnad, när de använda flyget, utan jag skulle tro, att de i stor utsträckning resa på statens bekostnad eller för bolags eller andra institutioners räkning, och att de därför inte själva bestrida resekostnaden. Men det hör ju strängt taget inte hit. Det bör emellertid vara ett allmänt intresse att — i den mån vi skola bidra till flygets utveckling — se till att denna utveckling kommer även det svenska folket till godo i möjligaste mån, och då bör man inte stödja enbart utlandstrafiken, utan även flygtrafiken inom landet. Det är dock den förra som hittills dragit de största kostnaderna.

I fråga om det föreliggande utskottsutlåtandet har jag — jag skulle tro i likhet med utskottets övriga ledamöter — dock inte ansett mig böra gå emot förslaget i propositionen. Det är anledningen till att jag, herr talman, nu inte har något annat yrkande än om bifall till utskottets förslag.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! När herr Forslund i sitt inlägg talade om aktiebolaget Aerotransport och påminde om att bolaget har avstått från subvention av staten och sedan gick in på den föreliggande staten för luftfartsfonden med dess underskott, som här skulle avföras å riksstatens driftbudget, blandade herr Forslund ihop saker, som i detta sammanhang inte ha med varandra att göra.

Jag tror, att herr Forslund inte har riktigt klart för sig sammanhanget i hela detta ärende. Det är inte bara aktiebolaget Aerotransport som begagnar sig av luftfartsstyrelsens luftfartsleder och mark för landningsplatser och radioanläggningar och dylikt, utan det är också flygplan från andra länder och från andra företag än Aerotransport. Man kan inte sätta Aerotransport i gluggen för de anslagsbehov, som behandlas i det föreliggande utlåtandet. Jag erinrar bara om en sådan post som »Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten», som upptagits på utgiftssidan med 1 140 000 kronor. Radioanläggningarna betjäna ju luftfarten överhuvud taget, och även det militära flyget har säkerligen nytta av radiotjänsten. Man måste hålla sig till vad det här verkligen är fråga om. Statsmakterna ha en gång gått in för att markanläggningar, landningsplatser och hela organisationen i samband med luftfartslederna skola föras på en särskild stat under luftfartsstyrelsen, för vilken staten skall bära kostnaderna och även ta hand om inkomsterna. Att det nu uppstått ett underskott på 3 020 300 kronor, beror naturligtvis på att vi stå mitt uppe i en forcerad utveckling av ett nytt trafikmedel, som uppenbarligen har framtiden för sig, en utveckling som det bör vara angeläget att så mycket som möjligt befrämja för att det nya trafikmedlets fördelar snabbt skola kunna utnyttjas. Som bevis på hur snabbt utvecklingen kan gå i ekonomiskt gynnsam riktning kan det vara skäl att erinra om att när aktiebolaget Aerotransport började sin verksamhet, måste det ha statsunderstöd och hjälp, men nu har ABA blivit ett företag som ekonomiskt bär sig och som inte längre behöver subventioner.

Herr Forslund lade ut texten på sådant sätt att han formligen väldjade till smälningar och blekingar att tänka på skatterna till staten. Jag är nästan frestad att gå tillbaka till den tiden, då det byggdes järnvägar i Småland och Blekinge, och undersöka, om inte skattemedel måste tillgripas för att få till

Ang. stat för luftfartsfonden m. m. (Forts.)

stånd vissa av dessa kommunikationsleder. Jag läste en gång i riksdagsbiblioteket, när jag för många år sedan roade mig med att studera protokollen från gamla debatter, den diskussion som förekom när järnvägen mellan Stockholm och Uppsala skulle byggas. Då uppträdde en talare och yttrade, att han inte kunde tillstyrka järnvägsbygget, då han inte kunde tänka sig, att det skulle bli mer än ett litet fåtal resande om dagen på den nya banan. Jag undrar, om inte herr Forsslund för mycket lever kvar i äldre tider och inte tillräckligt beaktar utvecklingen och framtidsutsikterna. Tänk om vi skulle resonera på det sättet i fråga om våra landsvägar och bygdevägar, att de skola direkt räntabelt bära sig själva. Vägarna ha väl ändå tillkommit såsom underlag för den trafik, som de skola betjäna. Det är på samma sätt med luftfartsledningarna och allt vad som hör samman med den organisation som sorterar under luftfartsstyrelsen. Denna styrelse svarar ju även för den personal, som betjänar luftfartsledningarna, radio-tjänsten, och vad som i övrigt sammanhänger med denna organisation.

Herr förste vice talmannen sade, att han inte har ansett sig kunna gå emot det föreliggande anslagsäskandet. Jag vill för min del säga, att jag med tillfredsställelse biträder förslaget, då det vittnar om ett gott grepp om den framtida utvecklingen på kommunikationsväsendets område, en utveckling som jag anser det bör vara av stort intresse för oss att stödja.

Jag yrkar, herr talman, bifall till utskottets hemställan.

Herr Heiding: Herr talman! För inte så länge sedan behandlade vi här i riksdagen frågan om aktieteckning på över åtta miljoner kronor i aktiebolaget Aerotransport. Riksdagen uttalade sig i samband därmed för en utredning av frågan om en sammanslagning av ABA och SILA samt om statens förvärv av Bromma flygplats. Jag anser för min del, vilket jag även framhöll i statsutskottets fjärde avdelning, att vi böra söka få till stånd en utredning om hela flygtrafiken och dess framtida organisation. Jag är nämligen inte förvissad om att den organisation, som har tillkommit för lufttrafiken, är den lämpligaste, d. v. s. om vi böra bibehålla luftfartsstyrelsen och vid sidan därav ett trafikbolag. Det finns enligt min mening anledning att undersöka denna fråga närmare, och vi böra inte låsa fast oss vid föreställningen att den väg, som vi nu slagit in på, är den enda rätta.

Flygtrafiken befinner sig alltså i början av sin utveckling, och vi måste givetvis vara beredda att offra en del pengar för att befrämja detta nya kommunikationsmedel. Flyget har uppenbarligen framtiden för sig, men vi få därför inte slå på stort alltför mycket. Vi måste beakta, att vi dock leva i ett litet land, som på detta område inte kan tävla med stormakterna. Det är visserligen bra att utsträcka flygtrafiken till allt flera bilinjer och upprätthålla konkurrensen i största möjliga utsträckning, men vi måste akta oss för att nu göra så stora uppoffringar, att vi i framtiden kanske råka ut för bakslag.

Det belopp på något över 3 miljoner kronor, som vi här närmast diskutera, är ju dock, herr Forsslund, förhållandevis litet i jämförelse med det anslagsbehov, som kan komma i fråga, när vi få den väntade propositionen om anläggandet av ett riksflygfält på riksdagens bord. Vi måste då givetvis fundera mer än en gång, innan vi fatta slutgiltigt beslut.

Jag har för min del ingenting att invända mot att allt göres för att det nya kommunikationsmedlet skall få en så god start som möjligt. Men vi böra, upprepar jag, akta oss för att slå på alltför mycket. Tidigare här i dag ha vi diskuterat behovet av järnvägsvagnar för både gods- och resandetrafiken. Från flera håll uttalades därvid, att vi måste öka järnvägarnas vagnmateriel och där investera mer kapital. Sedan bensinen nu släppts fri, kommer det, om vi bara få in tillräckligt med gummiringar, att bli en betydande ökning av biltrafiken.

Ang. stat för luftfartsfonden m. m. (Forts.)

Och nu vill man göra det lättare för människorna att färdas med flyg. Om man fortsätter i samma takt, måste jag verkligen fråga mig, var det hela kommer att sluta. Människorna här i landet måste väl i alla fall göra något annat än att bara resa omkring med flyg, järnväg eller bil. Vi måste verkligen tänka oss för innan vi gå med på allt som föreslås i fråga om utvidgningar på kommunikationsväsendets område.

Herr Forslund förmenade, att vi smålänningar inte borde gå med på de stora utgifter, som här föreslås. Jag vill för min del, såsom jag nyss nämnde, inte motsätta mig, att vi bevilja de bidrag, som behövas på flygväsendets område, men jag är givetvis också intresserad av att få järnvägsnätet i Småland och andra delar av landet förbättrat. Vi ha i Småland alltså många smalspåriga järnvägar. Det är ett allmänt önskemål att få dem omlagda till bredspåriga och att få linjerna elektrifierade. Det finns mycket att göra härvidlag, och det kommer att erfordras mycket kapital för att förbättra järnvägsnätet på olika håll i landet. Vi måste därför vara försiktiga med alla kapitalinvesteringar, så att pengarna användas på bästa sätt.

Jag är verkligen glad över att herr Forslund, som företräder järnvägsintresset, ägnar så mycken omtanke åt förhållandena i Småland. Han är ju ordförande i den kommitté, som håller på att utreda behovet av förbättringar i fråga om järnvägsnätet här i landet. Jag utgår ifrån att vi även i Småland och Blekinge skola få vår rättmätiga del av dessa förbättringar och att riksdagen i sinom tid också skall bevilja de anslag som erfordras härför. I förhoppning om att så skall bli fallet vill jag för min del inte motsätta mig de anslag som erfordras för att flygtrafiken skall få en så god start som möjligt. Men jag förutsätter, som sagt, att det hela hålles inom rimliga gränser.

Herr **Wetter**: Herr talman! Den av herr Forslund väckta frågan angående vissa taxor inom flygtrafiken är givetvis värd all uppmärksamhet. Man måste dock erkänna, att flyget har oerhörda utvecklingsmöjligheter, och vi böra inte stoppa denna utveckling, utan staten bör fortfarande stödja densamma. Kravet på hjälp från staten får emellertid inte sträckas alltför långt. Frågan är om inte med de taxor, som för närvarande tillämpas, statens subventionerande av flyget genom luftfartsfonden sker i större utsträckning än vad som är nödvändigt. Saken har tagits upp inom luftfartsstyrelsen och där pågår en utredning angående hela taxosystemet. Man måste därvid ta hänsyn till inte bara inrikestaxorna utan även andra länders taxor och avgifter för att ett flygplan skall få landa på ett flygfält o. s. v. Det hela är en mycket komplicerad fråga. Luftfartsstyrelsen har först nyligen fått personal för att börja detta utredningsarbete. Vi kunna därför inte fordra ett omedelbart resultat, men problemet är, som sagt, under bearbetning.

Aerotransport och SILA ha också, sedan de fått sin uppmärksamhet fäst på saken, förklarat sig villiga att medverka till att få fram sådana taxor att flyget bär sin rättvisa andel av kostnaderna, så att det blir en fullt lojal konkurrens med övriga kommunikationsmedel. Förhållandena voro faktiskt inte bra i somras, då man måste beställa en flygbiljett Stockholm—Göteborg ungefär tre veckor i förväg på grund av att många semesterresenärer foro med flyg. Flyget kunde då inte tjänstgöra som det kommunikationsmedel som det rätteligen bör vara för dem, som ha verkligt behov av att flyga, trots att bolaget satte in tre turor om dagen.

Hela taxefrågan är således under utredning, och vi böra därför inte i detta läge börja att vända upp och ned på hela flygväsendets organisation. Luftfartsstyrelsen tillsattes så sent som den 1 juli i fjol och har givetvis ännu inte hunnit stabilisera sig i sitt arbete. Luftfartsstyrelsen har ju att handlägga ären-

Ang. stat för luftfartsfonden m. m. (Forts.)

den rörande flygfält och taxor. Att nu lasta på den något ansvar för själva driften av flyglinjerna kan inte vara lämpligt.

Då vi nu ha en sådan här allmän kommunikationsdebatt, vill jag framhålla, att man i längden inte kan komma ifrån att göra en avvägning mellan de olika kommunikationsmedlen, deras möjligheter och ekonomiska bärkraft. Det är svårt att säga, vem som bör göra en sådan generell avvägning; det ankommer naturligtvis i sista hand på kommunikationsdepartementet. Vi komma i varje fall aldrig ifrån att en sådan generell avvägning måste göras inom en inte alltför avlägsen framtid.

Herr Forslund: Herr talman! Även om man ber vackert, får man inte alltid sin bön uppfylld, och det fick jag inte heller av statsutskottets ärade ordförande.

Herr J. B. Johansson överraskade mig mycket, fastän jag redan för åtta dagar sedan fick en förkänning av att han tycks vara beredd att ge flyget alla de förmåner, som det kan komma att begära, bara därför att det är ett nytt kommunikationsmedel, vars utveckling skall befrämjas i största möjliga utsträckning utan att man behöver räkna med några ekonomiska hänsyn. Statsutskottets ärade ordförande har dock tidigare — jag vet inte, hur det är i år — företrätt ett parti som alltid har velat ha namn om sig att hävda sparsamhetens och rättvisans intressen. Jag undrar också, om han inte står mycket nära en tidning som ofta brukar tillrättavisa riksdagen för bristande sparsamhet, nämligen *Sunt Förnuft*. Men i denna debatt tiger den tidningen. Uppenbarligen emedan det är ett intresse för den att hålla sig tyst.

Statsutskottets ordförande överraskade mig än mer genom sitt anförande här, eftersom det ju i en eftermiddagstidning, för vilken ordföranden i Aero-transports styrelse står såsom ansvarig utgivare och redaktör, i går återfanns en ledande artikel, i vilken det förklarades, att »helt visst kan detta underskotte sig avskräckande för många och verka återhållande i frågan om medels beviljande för ytterligare flygplatser». Författaren, som således är nära lierad med flygväsendet, förklarar även — vilket var huvudtemat i mitt förra anförande — att de resenärer, som vilja använda flyget, också böra betala vad det kostar för att befordra dem med flyg. Min gamle vän herr Severin förklarade vidare i sin tidningsartikel: »Varje framsteg i denna riktning — nämligen i den tekniska utvecklingen — medför ökad förmåga att betala de för flygplatsernas ekonomiska drift erforderliga start- och landningsavgifterna. Ju flera passagerare som kan befordras med ett och samma plan ju lättare kan biljettpriserna belastas med en ökad andel av flygplatsernas kostnader.» Det är fullt i överensstämmelse med min inställning, att flygpasagerarna skola betala de verkliga kostnaderna för sina resor. Om herr Wallenberg eller en filmskådespelerska vill flyga till Amerika eller en person vill flyga till Luleå eller Kiruna, skola deras resekostnader inte täckas med tillsats av skattebetalarnas pengar, utan vederbörande resenärer böra själva betala den fulla resekostnaden. Det får ju var och en göra som går till järnvägen och köper en biljett för en järnvägsresa, med undantag naturligtvis för oss riksdagsmän.

Herr J. B. Johansson kan inte påstå, att jag blandar ihop saker som böra hållas isär, då det ju här är fråga om två led i flygväsendet som komplettera varandra, nämligen trafikföretaget och luftfartsstyrelsen. Det är den sammanlagda kostnaden för dessa båda led som skall tas ut på biljettpriserna. Om luftfartsstyrelsen tillhandahåller tjänster åt andra än de företag, som befordra flygresenärer, skall denna del av kostnaderna — vilket jag glömde säga i mitt förra anförande — naturligtvis redovisas som en inkomst från den verksam-

Ang. stat för luftfartsfonden m. m. (Forts.)

het som man betjänar, så att luftfartsstyrelsens stat får ett annat utseende än för närvarande. Om försvaret har nytta av luftfartsstyrelsens radiotjänst, skall försvarsväsendet debiteras för motsvarande belopp, vilket av luftfartsstyrelsen skall uppföras som en inkomstpost från försvaret. Det existerar ju för övrigt också ett annat organ som har ett par, tre hundratusen kronor i anslag för arbete för luftfarten utan att dessa pengar komma in i denna driftsbudget.

Jag skall, herr talman, inte uppehålla tiden längre utan ber bara, som sagt, att få uttala min förvåning över att statsutskottets ärade ordförande är så frikostig beträffande flyget, ehuru man ju, såsom herr Wetter påpekade, måste göra en avvägning mellan de olika kommunikationsmedlen. När det gäller att fastställa biljettpriset på de inhemska flyglinjerna — jag talar inte om de utländska — undersöker man bara vad motsvarande resa kostar per järnväg. Man utgår inte ifrån att flygbiljettpriserna skola täcka de verkliga kostnaderna utan reducerar beloppet för att komma närmare järnvägsbiljettpriserna. På så sätt uppstår alldeles i onödan denna konkurrens mellan järnvägs- och flygtrafiken. De som ha så brått att de vilja flyga till en plats inom landet böra enligt min mening också betala den fulla kostnaden för den snabba färd som flyget medger. Vederbörande intjänar ju en betydande restid som han kan använda till värdefullt arbete, och då bör han också betala den verkliga kostnaden för resan.

Herr J. B. Johansson synes fullständigt vilja bortse från ekonomiska realiteter i detta sammanhang. Han bara talar om flyget ungefär på samma sätt som pojkar som hålla på med att bygga modellflygplan, nämligen som om det inte funnes något annat på jorden än bara flyg.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! När jag sade, att herr Forslund sammanblandade dessa frågor, har jag inte misstagit mig, ty Aerotransport är ett driftsföretag, under det att luftfartsstyrelsen har hand om transportleder och dylikt. Jag sade uttryckligen, att luftfartsstyrelsen har uppbyggande uppgifter just nu. För att de transportförande företagen skola kunna fullgöra sin verksamhet måste nämligen luftfartsstyrelsen ha byggt luftfartsleder, anlagt landningsfält o. s. v. I nästa betänkande, statsutskottets utlåtande nr 36, kunna vi inhämta, att luftfartsstyrelsen räknar såsom erforderligt för nästa budgetår till byggande och förbättring av flygplatser ett anslag av 25 000 000 kronor. Detta belopp kan man icke ålägga Aerotransport att utgiva genom att uppmana bolaget att för sådant ändamål höja biljettpriserna. Det är detta jag menar, när jag talar om sammanblandning.

Vi stå här inför uppgiften att bygga ut flygets hela markorganisation och flygorganisationen överhuvud, så att den skall kunna taga emot den trafik, som tränger sig på, som vill fram och som måste fram och som det ligger i linje med tidsutvecklingen att låta komma fram. Det är därför inte riktigt att säga, som herr Forslund, att man förvånar sig över att jag vill ge ut hur mycket pengar som helst för det här ändamålet. Jag vill bara ge, vad som är nödvändigt, för att bygga ut och iordningställa luftfartslederna. Herr Forslund angriper mig till och med som partiman och säger, att det förvånar honom, att jag, som representerar högern, ett parti, som alltid velat föra sparsamhetens talan, i detta ärende vill gå med på så stora anslag. Det är riktigt, att den svenska högern i alla tider strävat efter att skapa sunda statsfinanser och fört sparsamhetens talan, men det är också riktigt, att den svenska högern — och jag räknar mig med glädje till den i detta fall — velat främja och taga initiativ till ytterligare utveckling inom alla områden av vårt lands kommunikationsväsende, i fullt medvetande om att detta är ett säkert medel att gagna svenskt näringsliv, svenskt varuutbyte, svensk resandetrafik, och

Ang. stat för luftfartsfonden m. m. (Forts.)

överhuvud taget att bygga ett starkt underlag för det svenska samhällets utveckling. Det är min ståndpunkt i denna sak; jag skall inte ytterligare utveckla den.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölles vad utskottet i det nu ifrågakvarande utlåtandet hemställt.

Herr statsrådet *Sköld* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 111, med förslag till lag om tvångsinlösen av vanhävdad jordbruksegen-
dom, m. m.;

nr 113, angående anslag till understöd åt elever vid lägre lantbruksunder-
visningsanstalter, m. m.;

nr 114, angående anslag till trädgårdsundervisningen;

nr 115, angående befrielse för dödsboet efter F. I. Isaksson från viss betal-
ningsskyldighet; samt

nr 116, angående avvecklingen av 1941 och 1942 års krislån.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtan-
de nr 36, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen å kapital-
budgeten under luftfartsfonden gjorda framställningar angående anslag för
budgetåret 1946/47 jämte i ämnet väckt motion.

*Om anord-
nande av flyg-
fält i Vännäs.*

Punkten 1.

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att för budgetåret 1946/47 anvisa
följande investeringsanslag, nämligen till Mark till landningsfält för flygplan
100 000 kronor, till Belysningsanläggningar för luftfartsleder 850 000 kronor,
till Radiofyrrar för luftfarten 1 150 000 kronor, till Byggande och förbättring
av flygplatser 6 000 000 kronor samt till Ersättningsanskaffning och ersätt-
ningsarbeten 200 000 kronor.

I en inom första kammaren av herr *Karl August Johanson* väckt motion
(I: 34) hade hemställts, att riksdagen ville besluta, att ett av Kungl. Maj:t till
Umeå föreslaget flygfält i stället skulle förläggas till Vännäs, samt ställa här-
för erforderliga medel till Kungl. Maj:ts förfogande.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten anfört bland annat:

»Mot departementschefens förslag till utbyggnad och komplettering av de
nuvarande flygplatserna har utskottet ej funnit anledning till erinran. I lik-
het med departementschefen anser utskottet, att medel nu böra anvisas för
påbörjande av anläggningen av ett nytt mellanlandningsfält för norrlands-
linjen.

Departementschefen har förordat, att detta fält förläggas invid Umeå un-
der förutsättning att staden ställer för flygplatsen erforderlig mark till för-
fogande och bekostar framdragande av vägar och ledningar m. m. I motionen
I: 34 har föreslagits, att landningsfältet skall anordnas i anslutning till ett
i Vännäs köping beläget militärt flygfält, vilket enligt motionärens mening
skulle kunna utbyggas så att åtminstone två banor av erforderlig längd er-
hållas. Dessa banor komma emellertid, enligt vad utskottet inhämtat från
representanter för flygplatsutredningen, luftfartsstyrelsen och vederbörande
militära förvaltningsmyndighet, icke att erhålla lämplig sträckning i förhål-
lande till varandra — de skulle komma att ligga alltför parallellt — och

Om anordnande av flygfält i Vännäs. (Forts.)

dessutom draga i förhållande till umeåalternativet oproportionerligt höga kostnader. Härtill kommer, att ett landningsfält bör vara försett med minst tre banor med inbördes lämpliga sträckningar men att möjlighet att utbygga en tredje bana vid vännäsfältet överhuvud icke föreligger. Då tillkomsten av den nya flygplatsen å norrlandslinjen är motiverad jämväl av trafiksäkerhetsskäl, finner utskottet förslaget om landningsfältets förläggande till Vännäs icke vara tekniskt realiserbart. Utskottet har därför i förläggningsfrågan, med avstyrkande av motionen, ansett sig böra ansluta sig till departementschefens förslag. Beträffande motionen gör utskottet hemställan under punkten 4:o).

Utskottet, som alltså tillstyrker samtliga Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag till kapitalinvesteringar i luftfartsfonden, får med åberopande av det anförda under denna punkt hemställa, att riksdagen må till Mark till landningsfält för flygplan för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.»

Herr **Johanson, Karl August:** Herr talman! I det nu föreliggande utlåtandet avstyrker utskottet en av mig väckt motion om att det till Umeå planerade flygfältet i stället skall förläggas till Vännäs. Utskottet säger i sitt utlåtande: »I motionen I:34 har föreslagits, att landningsfältet skall anordnas i anslutning till ett i Vännäs köping beläget militärt flygfält, vilket enligt motionärens mening skulle kunna utbyggas så att åtminstone två banor av erforderlig längd erhållas. Dessa banor komma emellertid, enligt vad utskottet inhämtat från representanter för flygplatsutredningen, luftfartsstyrelsen och vederbörande militära förvaltningsmyndighet, icke att erhålla lämplig utsträckning i förhållande till varandra — de skulle komma att ligga alltför parallelt — och dessutom draga i förhållande till umeåalternativet oproportionerligt höga kostnader. Härtill kommer, att ett landningsfält bör vara försett med minst tre banor med inbördes lämpliga sträckningar men att möjlighet att utbygga en tredje bana vid vännäsfältet överhuvud icke föreligger.»

Det är ett par omständigheter i denna sak, som göra att jag vill taga kammarrens tid i anspråk en liten stund. Ur Kungl. Maj:ts proposition skall jag be att få citera följande del av flygplatsutredningens yttrande. Det heter: »Luftfartsinspektören T. Ångström, vilken såsom expert står till utredningens förfogande för att fastställa tekniska normer för flygplatsers utbyggnad, har i en av honom gjord utredning rörande flygplatsers dimensionering uttalat, att flygplatser, som endast berördes av det inhemska linjenätet, borde fylla fordringar ungefär motsvarande klass A i de utav luftfartsmyndigheten den 1 juli 1943 utfärdade anvisningarna till ledning vid projektering av flygplatser. Flygplatser av denna klass skola vara försedda med minst en rullningsbana av 1 200 m längd. Utredningen ansluter sig härutinnan till Ångströms uppfattning. Bredden på de permanentbelagda banorna bör lämpligen sättas till 50 meter.»

Det är med denna utgångspunkt, som jag väckt min motion. Jag kan även påvisa, att det går att till vännäsfältet förlägga två rullningsbanor med 1 200 meters längd, ehuru banorna då inte komma att ligga vinkelrätt mot varandra. Om man granskar statsutskottets yttrande finner man, att utskottet — måhända med all rätt — påpekat, att det skall vara tre rullningsbanor med minst 1 200 meters längd. Jag kan då meddela, att för den händelse detta stått angivet i den kungl. propositionen, så hade min motion aldrig blivit väckt, då jag redan tidigare visste om att det inte går att på vännäsfältet anlägga tre rullningsbanor med en längd av 1 200 meter; två rullningsbanor av sådan längd går det däremot att bygga ut.

Vad som finnes angivet i propositionen är således utgångspunkten såväl

Om anordnande av flygfält i Vännäs. (Forts.)

för den av kommunalfullmäktige i Vännäs gjorda framställningen till kommunikationsministern som för min motion. Det resultat, som statsutskottets fjärde avdelning kommit till, grundas på helt andra förutsättningar. Jag avslöjar väl ingen hemlighet om jag meddelar, att jag, innan avdelningen fattade beslut i detta ärende, fick den stora äran att närvara vid ett sammanträde, som utskottet hade med tillkallad sakkunskap, som utgjordes av fyra man, vilka klarlade vissa förhållanden i frågan. Vid det tillfället påpekades, att fältet måste rymma tre rullningsbanor med 1 200 meters längd. Hade detta angivits tidigare, hade som sagt min motion icke blivit väckt och framställningen från köpingens kommunalfullmäktige icke kommit till stånd.

Om den framställning, som gjordes till kommunikationsministern, hade även flygplatsutredningen tillfälle att yttra sig. Den återupprepar enligt propositionen samma sak och säger: »Flygfältets nuvarande dimensioner och beskaffenhet uppfylla således icke de fordringar, som måste ställas på en trafikflygplats. Den längsta banan torde kunna förlängas något, men några möjligheter att erhålla en 1 200 m lång bana förefinnas icke.» Flygplatsutredningen har här gjort ett kategoriskt uttalande av innehåll, att det inte går ens att få en bana på 1 200 meters längd utbyggd på fältet. Kammarens ledamöter få inte förundra sig, om jag, med den ingående lokalkännedom jag äger om vännäsfältet, säger, att ingen skall kunna bevisa, att det inte går att få två rullningsbanor förlagda dit.

Som frågan nu ligger till, vet jag mycket väl, att det inte går att få någon ändring till stånd. Det är helt naturligt, då kraven ökats från det den kungl. propositionen skrevs till dess utskottet började behandla frågan. Då statsutskottet här talar om de höga kostnader, som skulle vara förenade med ett utbyggande av vännäsfältet, vill jag dock framhålla, att för den händelse umeåfältet — eller alviksfältet, som vi kalla det — skulle byggas ut på av statsutskottet angivet sätt, så är jag övertygad om, att de 5 700 000 kronor, som beräknats åtgå härför, inte under några förhållanden komma att räcka till, utan att kostnaderna, enligt mitt förmenande och enligt mitt sätt att se saken, komma att bli proportionsvis lika stora vid ett utbyggande av umeåfältet som vid ett utbyggande av vännäsfältet. Jag har här i min hand en karta, som är uppgjord i samråd med byråchefen Adilz. På grundval av den kommer man fram till de stora kostnader, som statsutskottet angivit, men det är under förutsättning, att tre rullningsbanor anläggas. Vid det sammanträde, som byråchefen Adilz höll i Vännäs för tre, fyra veckor sedan, meddelades, att stråkvägen på dessa banor skulle vara 300 meter bred. Inte heller detta finns angivet i propositionen, utan där står blott, att den permanentbelagda delen skall vara 50 meter bred. Utgångsläget för motionen och för köpingens framställning är något annorlunda än vad som framgår av statsutskottets utlåtande.

Tidigare under debatten här i dag ha framförts en hel del synpunkter, som legat vid sidan om utskottsutlåtandenas egentliga innehåll. Jag tager mig därför friheten att göra en liten avvikelse även från föreliggande betänkande och meddela, att vännäsfältet, som har använts som övningsfält för Västerbottens regemente och som ligger mitt uppe i den nuvarande köpingen sedan 1908, icke har kommit till någon som helst praktisk användning; tidvis under förra kriget användes visserligen fältet som militärt övningsfält och har även under senare år begagnats för sådant ändamål. Härtill kommer att luftskyddsinspektionen undantagit ett område inom köpingen, som inte får bebyggas, därför att flygfältet finns. Vi ha i samhället haft många stora besvärigheter för detta flygfälts skull, och jag tror, att kammarens ledamöter inte bli så värst förvånade, om jag vid ett tillfälle som detta påpekar denna sak för att om möjligt få en rättelse till stånd. 1928 försökte vi i samhället att få det nu-

Om anordnande av flygfält i Vännäs. (Forts.)

varande Umedalens sjukhus förlagt till lägerplatsen. Detta strandade på att fältet skulle tjänstgöra som mellanlandningsfält för flygplan, som gingo mellan Boden och Östersund. Under hela tiden från 1928 till 1939 landade på fältet kanske fem eller högst tio maskiner. Det är vad fältet använts till för flygets vidkommande. Sedan dess har ingenting gjorts åt saken, utan hela detta stora område ligger där till ingen nytta. Den här gången hade vi tänkt, att när ändå ett mellanlandningsfält för norrlandsflyget skulle anläggas, så skulle denna plats, som staten redan äger, kunna komma till användning; här behövs ju ingen marklösen, icke något framdragande av vatten och avloppsledningar eller vägar, utan allt sådant finns där redan förut liksom elektriska kraftledningar o. s. v. Dessutom ligger, som jag anförde i motionen, Västerbottens läns centrala verkstadsskola med 175 elever alldeles i närheten, vilket kunde vara mycket lämpligt, när det gäller vissa reparationer o. s. v. Är det så, att riksdagen i dag fattar beslut om att fältet för norrlandsflyget skall förläggas till Umeå — vilket jag är övertygad om att riksdagen kommer att göra, då det inte nu går att få någon ändring till stånd i den delen — måste väl i och med detta vännäsfältet vara absolut utdömt som flygfält. Det bör då kunna användas till något annat förnuftigt ändamål, så att samhället får nytta av det. Fältet bör inte ligga där som det nu gör, som ett elände, om jag så får uttrycka mig, mitt uppe i samhället utan att få tagas i bruk och till hinder för bebyggelsen. Köpingen kommer, så snart beslut i saken fattats här i riksdagen, att göra en framställning till vederbörande myndigheter om att få denna gamla lägerplats disponibel för förnuftigt ändamål. Jag har velat framföra dessa synpunkter, då jag tror att de kunna ha sitt värde vid fortsatt behandling av denna fråga.

Även om jag anser det vara tämligen meningslöst att ställa något yrkande, gör jag det och ber att få yrka bifall till den av mig väckta motionen.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Den föregående ärade talaren har ju i motion yrkat, att det militära flygfältet vid Vännäs skulle iordningställas såsom civilt flygfält i stället för det föreslagna umeåfältet. Vi ha inom utskottet ägnat detta spörsmål en mycket ingående prövning. Vi ha även, såsom den ärade talaren nämnde, rådfört oss med sakkunskapen. För att få en klar överblick över hur denna fråga låg till tillkallade utskottet samtidigt chefen för luftfartsstyrelsen, ordföranden i flygplatsutredningen, landshövding Gärde, och en representant för det militära flyget. Det föreföll onekligen till en början litet egendomligt, att man inte skulle kunna använda ett militärt flygfält, som redan finns på så nära avstånd från det föreslagna umeåfältet. Samtliga blevo dock mycket snabbt övertygade om omöjligheten av att använda flygfältet i Vännäs för ifrågavarande ändamål. Själva terrängen omöjliggör nämligen ett utbyggande av vännäsfältet. Det upplystes, att för den händelse fältet skulle utbyggas, detta icke skulle kunna ske på annat sätt, än att rullningsbanorna lades på härför iordningställda bankar, vilka måste ha en viss längd och på vilka flygplanen skulle starta och landa; terrängen nödvändiggör ett byggande av långa sådana bankar. Ur ren trafiksäkerhets synpunkt kan en sådan anordning icke tillstyrkas. Dessutom skulle den medföra vissa sprängningsarbeten, man skulle behöva riva en del hus i Vännäs' stationssamhälle o. s. v. Även den upplysningen lämnades, att kostnaderna för terrasseringsarbetena i Vännäs approximativt beräknats uppgå till cirka 6 000 000 kronor, under det att kostnaderna för motsvarande arbeten i Umeå uppgå till cirka 1 000 000 kronor. Bara beträffande terrasseringsarbeten skulle

Om anordnande av flygfält i Vännäs. (Forts.)
sålunda vännäsfältet bli 5 000 000 kronor dyrare och likväl aldrig bli tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Detta torde vara tillräckligt för att visa, att det förslag om flygfältets förläggande till Umeå, som inrymmer i den kungl. propositionen, är det riktiga. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Johanson, Karl August: Herr talman! Jag har blivit upplyst om att mitt yrkande om bifall till den av mig väckta motionen av formella skäl inte kan upptagas till behandling, varför jag återtager detsamma.

Till statsutskottets ärade ordförande ber jag att få säga, att frågan om ett iordningställande av långa banor på vännäsfältet inte berördes av mig, då den frågan hänför sig till det fallet, att fältet skulle utbyggas med tre banor. I propositionen talas emellertid inte om tre rullningsbanor med 1 200 meters längd och 300 meters stråkbredd, utan där talas om en rullningsbana med 1 200 meters längd och med en viss stråkbredd. För ett iordningställande av de två banor, som jag talat om, behövas inte, av skäl, som jag angivit för utskottets representanter, några stora schaktningsarbeten, och dessa banor, som statsutskottets ordförande sade vara nödvändiga, bli inte aktuella; det kan var och en i detta fall lätt övertyga sig om. Kostnaden för det schaktningsarbete, som det kan bli fråga om enligt denna karta och enligt det förslag, som jag lagt fram, belöper sig efter av oss tidigare gjorda approximativa beräkningar till 1 500 000 kronor, under det att man beträffande alviksfältet måste vidtaga dyrbara dräneringsarbeten, då fältet ligger i omedelbar närhet av Umeälven med älven på den ena sidan och kusten på den andra, och även — såsom framgår av propositionen — måste räkna med risker för tjälskjutande mark, vilka icke äro tillfinnandes i fråga om vännäsfältet. Där finnas redan nu tre permanentbelagda banor, ehuru de naturligtvis äro för korta.

Jag förstår dock mycket väl herr ordförandens ståndpunkt i ärendet, ty med den upplägning, som frågan fick av de sakkunniga, när utskottets fjärde avdelning sammanträdde med dem, är det alldeles klart, att avdelningen följde de sakkunniga. Däremot har jag heller ingenting i sak att invända. Efter de sakkunnigas argumentation skulle kanske jag som motionär ha känt mig fullkomligt tillplattad. Jag blev emellertid inte tillplattad och är det inte heller i dag. Det har nämligen tidigare inte — det framgår av propositionen — varit tal om tre stycken rullningsbanor med 300 meters stråkbredd, utan endast om en rullningsbana med 1 200 meters längd. Det är därför som skillnaden är så stor. Skall alviksfältet byggas ut efter de grunder, som äro angivna i statsutskottets utlåtande, komma angivna 5 700 000 kronor inte att stoppa, utan kostnaderna komma kanhända — jag är inte sakkunnig på detta område — att stanna vid den dubbla summan.

Det finns även en hel del andra omständigheter, som jag kanske bör peka på. Statsutskottets ärade ordförande sade till exempel, att vännäsfältet har dåliga inflygningsmöjligheter. Gentemot detta vill jag säga, att fältet i Vännäs ligger 110 meter över havet och är icke någon del av året besvärat av dimma eller dylikt. Alviksfältet däremot ligger på låg höjd över havet och i omedelbar närhet av Umeälven och kusten, varför man måste räkna med att det där kommer att bli dimma åtskilliga tillfällen under året.

Jag har inte berört det förhållandet, att vännäsfältet ligger tre mil från Umeå stad. Det faktum, att de, som bo i Umeå stad, skola behöva åka buss eller bil tre mil för att komma till flygplatsen, har flygplatsutredningen ansett vara ett minus. För egen del anser jag inte detta vara av någon större vikt, när det gäller en sådan här anläggning. Innevånarna i Sundsvall och Härnö-

Om anordnande av flygfält i Vännäs. (Forts.)

sand få finna sig i att färdas i bil till sitt flygfält, då detsamma ligger ungefär mitt emellan dessa båda städer.

Jag har tills vidare intet att tillägga.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, bifölls vad utskottet i den under behandling varande punkten hemställt.

Punkterna 2 och 3.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 4.

I denna punkt hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet framlagda förslag och med avslag å motionen I: 34 till Byggnade och förbättring av flygplatser för budgetåret 1946/47 anvisa ett investeringsanslag av 6 000 000 kronor.

*Anslag till
byggande och
förbättring
av flygplatser.*

Herr **Wehtje**: Herr talman! I fråga om anslag för byggande och förbättring av flygplatser säger departementschefen, såsom framgår av utskottsutlåtandet, att i avvaktan på att klarhet vinnes beträffande Göteborgs och Malmö flygplatsfrågor nya anläggningar å Torsslanda och Bulltofta flygplatser borde komma till stånd endast i sådana fall, där ett uppskov skulle medföra allvarliga olägenheter. Utskottet understryker, att beträffande Bulltofta flygplats »lära förutsättningarna för anläggande av en ny flygplats såsom ersättning för Bulltofta vara föremål för undersökning. Utskottet vill framhålla vikten av att denna flygplatsfråga bringas till en lösning».

Jag skulle helt kortfattat vilja understryka vad utskottet framhållit. Som förhållandena för närvarande äro, kunna de större flygmaskiner, vilka äro insatta i trafik söderut, inte landa på Bulltofta, varför denna trafik går våra södra landsdelar förbi. Detta resulterar icke endast i försämrade flygförbindelser för vårt vidkommande, utan det är fara värt, att därmed även en del av handeln skall gå vårt land förbi. Nu lär det vara så, att man med relativt enkla medel kan förbättra landningsförhållandena på Bulltofta, så att de något större flygmaskiner, vilka väntas komma att bli insatta i trafik, kanske redan i år, skola kunna landa där. I en underhandsframställning har för departementschefen redan framhållits det synnerligen önskvärda i att landningsmöjligheterna i Malmö förbättrades.

Jag vill endast — utan att framställa något yrkande — hemställa till departementschefen, att han i fortsättningen ägnar denna fråga sin uppmärksamhet.

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

Punkten 5.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 37, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen å kapitalbudgeten under statens allmänna fastighetsfond gjorda framställningar angående anslag för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde.

Punkterna 1—4.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 5.

Lades till handlingarna.

Punkterna 6—10.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 11.

Lades till handlingarna.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 38, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inköp för postverkets räkning av tomter i Karlskrona;

nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa statens järnvägar tillhöriga fastigheter i Nässjö; samt

nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1946/47 till förskott av kostnader för uppgörande av byggnadsplaner.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo bevillningsutskottets betänkanden:

nr 12, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 § förordningen den 28 september 1928 (nr 376) om särskild skatt å vissa lotterivinster;

nr 13, i anledning av väckt motion om förbud för ordförande i taxeringsnämnd att vara ledamot av prövningsnämnd; samt

nr 14, i anledning av väckt motion om fullständig skattefrihet för krigsrisk-ersättning till sjömän.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo andra lagutskottets utlåtanden:

nr 7, i anledning av väckta motioner angående vidgat tillämpningsområde för lagen om arbetstidens begränsning samt angående revision av arbetstidslagstiftningen; och

nr 8, i anledning av väckt motion om förbud mot ägoområdets avskiljande från vederbörande fastighet genom in-tecknade långtidsarrenden.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Vid förnyad föredragning av jordbruksutskottets utlåtande nr 5, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående uppskov med återbetalning av ett Hornborgasjöns sänkningsförening, Skaraborgs län, beviljat statslån, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogos och bordlades Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 103, 107, 110, 111 och 113—116.

Anmäldes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 44, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1946/47 till häradsskrivarna m. fl.; och

nr 47, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande av lasarettsfartyget Prins Carl såsom avståndsmätningfartyg, m. m.

Skrivelseförslagen godkändes under förutsättning, beträffande förslaget nr 44, att utskottets hemställan i utlåtande nr 34 samt, i fråga om förslaget nr 47, att utskottets hemställan i utlåtande nr 33 bifölles även av andra kammaren.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 1.58 eftermiddagen.

In fidem

G. H. Berggren.
