

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1946.

Första kammaren.

Nr 8.

## Tisdagen den 19 februari.

Kammaren sammanträdde kl. 4 eftermiddagen.

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

nr 61, angående rörlig kredit för försvarets fabriksstyrelse;

nr 62, med förslag till stat för försvarets fastighetsfond för budgetåret 1946/47;

nr 65, angående gäldande av vissa kostnader i samband med sprängningsolycka vid Göteborgs örlogsvärv;

nr 66, angående anordnande av lasarettsfartyget Prins Carl såsom avståndsmätningsskiff, m. m.;

nr 68, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 12 december 1941 (nr 925) om reglering av förbrukningen av elektrisk kraft och gas;

nr 70, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 30 juni 1942 (nr 493) om avverkningskyldighet;

nr 71, angående provisorisk förbättring av löneställningen för präster;

nr 72, angående pension åt vissa i statens tjänst anställda personer m. fl.;

nr 74, med förslag till lag om fortsatt giltighet av prisregleringslagen den 30 juni 1942 (nr 459); samt

nr 75, med förslag till lag med särskilda bestämmelser om begränsning av vinstutdelning från aktiebolag, m. m.

Justerades protokollen för den 13 och den 16 innevarande månad.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckt motion;

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under tolfte huvudtiteln gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1946/47 till allmänna indragningsstaten; samt

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46, i vad propositionen avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 52, med förslag till lag angående upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner:  
 nr 59, angående statsbidrag till kostnaderna för tillhandahållande av fri undervisningsmateriel åt folkskolebarn m. m.;  
 nr 60, angående bidrag till uppförande av nybyggnad för barnsjukhuset vid Malmöhus läns sjukvårdsinrättningar i Lund m. m.;  
 nr 63, angående anslag till anskaffning av ytterligare maskinaggregat i vissa kraftstationer; samt  
 nr 64, angående anslag till häradskrivarna m. fl. för budgetåret 1946/47.

Föredrogos och bordlades ånyo statsutskottets utlåtanden nr 3 och 25—27, bevillningsutskottets betänkanden nr 2—8 samt andra lagutskottets utlåtanden nr 3.

Föredrogos och bordlades Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 61, 62, 65, 66, 68, 70—72, 74 och 75.

*Interpellation  
ang. användande av  
militära flygfält för den  
civila flygtrafiken.*

Ordet lämnades på begäran till herr **Mannerskantz**, som yttrade: För närvarande pågår i olika delar av vårt land arbete med planläggning för den civila flygtrafiken, vilken kan väntas få en icke ringa betydelse för kommunikationerna inom landet.

För de flesta större orter är därvid frågan om flygplatser den mest aktuella, men samtidigt även den dyraste och mest svårbemästrade. Särskilt för inomlandstrafiken är det därvid av stor betydelse, att avståndet mellan den huvudort flyget i första hand skall betjäna samt flygfältet icke är för långt, och detta är på många håll svårt att ordna.

Därvid har man i vissa fall hört sig för om möjligheten att kunna använda några av flygvapnets fält, vilket på åtminstone några platser skulle på ett utomordentligt sätt lösa hela frågan och detta i fråga om såväl läge som kostnader. Från flygvapnets sida har man därvidlag framfört så starka betänkligheter, att det icke syntes möjligt att räkna med en i övrigt så praktisk möjlighet.

Detta måste anses beklagligt ur de flesta synpunkter, och då de skäl som från flygvapnets sida anförts icke kunna anses övertygande annat än på platser, där man kan räkna med en mycket stor civil flygtrafik, vore det riktigt, att dessa skäl granskades även av annan myndighet än flygvapnet och vägdes emot de obestriddliga fördelarna av att kunna utnyttja de oftast dyra men goda militära flygfälten.

Man kan utgå från att servicestationen för den civila trafiken alltid kan och bör läggas så, att den ej kommer att beröra vederbörande flygförbands förläggning. Även i övrigt torde anordningar kunna vidtagas, så att alla olägenheter elimineras så när som den, vilken huvudsakligast framförts från flygvapnets sida, nämligen trängsel i luften vid start och landning. Denna synpunkt har givetvis relevans på flygplatser, där trafiken är livlig, och där bör ej sammanblandning bliva regelmässigt förekommande.

På flygplatser däremot, där blott några enstaka civila plan om dagen kunna beräknas starta och landa, torde det kunna ordnas så att de flygledare, som alltid finnas vid flygflottiljerna, även dirigera de civila planens start- och landningsmanövrer.

Då jag icke kan finna det vara klokt att föröda miljontals kronor och tillvaron för många lantbruksgårdar utan att detta är nödvändigt, och då det icke är lämpligt, att åtgärder i denna riktning hinna komma i gång mera allmänt, utan att regeringen i princip tagit ställning till detta spörsmål, får jag anhålla om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet framföra följande fråga:

*Interpellation ang. användande av militära flygfält för den civila flygtrafiken. (Forts.)*

Är herr statsrådet villig vidtaga åtgärder för att möjliggöra användande av sådana militära flygfält för den civila flygtrafiken, där denna icke kan beräknas bliva av särskilt stor omfattning eller där det i övrigt är lämpligt, varigenom på sådana platser byggandet av särskilda flygfält kan undvikas?

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

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.11 eftermiddagen.

In fidem  
G. H. Berggren.

**Onsdagen den 20 februari.**

Kammaren sammanträdde kl. 11 förmiddagen.

Herr statsrådet *Vougt* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 73, med förslag till familjebidragsförordning.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner: nr 61, angående rörlig kredit för försvarets fabriksstyrelse; nr 62, med förslag till stat för försvarets fastighetsfond för budgetåret 1946/47; nr 65, angående gäldande av vissa kostnader i samband med sprängningsolycka vid Göteborgs örlogsvarv; samt nr 66, angående anordnande av lasarettsfartyget Prins Carl såsom avståndsmätningfartyg, m. m.

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

nr 68, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 12 december 1941 (nr 925) om reglering av förbrukningen av elektrisk kraft och gas; nr 70, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 30 juni 1942 (nr 493) om avverknings skyldighet; samt nr 71, angående provisorisk förbättring av löneställningen för präster.

Föredrogos och hänvisades till bankoutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 72, angående pension åt vissa i statens tjänst anställda personer m. fl.

Föredrogos och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 74, med förslag till lag om fortsatt giltighet av prisregleringslagen den 30 juni 1942 (nr 459).

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts proposition nr 75, med förslag till lag med särskilda bestämmelser om begränsning av vinstutdelning från aktiebolag m. m., hänvisades propositionen, såvitt angick förordningsförslaget, till bevillningsutskottet samt i övrigt till behandling av lagutskott.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1946/47 under riksstatens tredje huvudtitel, avseende anslagen inom utrikesdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner.

*Punkterna 1—3.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Anslag till  
diplomatisk  
och konsulär  
personal m. m.*

*Punkten 4.*

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts i ämnet framlagda förslag hade utskottet i förevarande punkt hemställt, att riksdagen måtte

a) godkänna under punkten införd förteckning över diplomatisk och konsulär personal, tjänstgörande utom riket;

b) godkänna under punkten införd stat för ortstillägg åt diplomatisk och konsulär personal, tjänstgörande utom riket;

c) godkänna under punkten införd avlöningsstat för diplomatisk och konsulär personal, tjänstgörande utom riket, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1946/47;

d) till Avlöningar vid beskickningar och konsulat: Diplomatsk och konsulär personal m. m. för budgetåret 1946/47 anvisa ett förslagsanslag av 4 266 000 kronor.

Herr **Nerman**: Herr talman! Jag ber att få taga kammarens tid i anspråk under ett par minuter i en fråga på denna punkt.

Det är väl ännu för tidigt att granska den svenska utrikesrepresentationens förvaltning av sin uppgift under kriget, och behandlingen av tredje huvudtitelns budget är icke heller rätta tillfället att diskutera utrikespolitiken. Men då det här gäller lönerna och lönesystemet för den svenska utlandsrepresentationen, tillåter jag mig att framföra några synpunkter på den. Det sker i samband med ett specialfall, som belyser såväl de svårigheter våra myndigheter ha haft att brottas med under de gångna svåra åren som också i någon mån det kanske inte alltid så utpräglade nit de ha ådagalagt. Jag vill understryka, att vad jag nu kommer att anföra icke innebär någon anmärkning mot utrikesdepartementet som sådant eller dess ledare, vare sig nu eller under kriget. Vad jag åsyftar är systemet med oavlönade konsulära representanter.

En svensk medborgare i Paris, bankir Olof Aschberg, har drabbats av allvarliga fysiska lidanden på grund av Vichy-fransk undfallenhet för den tyska antisemitismen, och redan i denna del har kanske det bistånd han fick av sitt lands ombud kunnat vara bättre. Men han har också drabbats av betydande förluster i och med att den tyska ockupationsmakten har berövat honom värdefull egendom. I ett fall tyckes den svenska konsulära myndigheten i Paris — som hade vården av våra medborgares väl, då legationen alldeles riktigt hade följt franska regeringen till Vichy — icke ha givit Aschberg det skydd han som svensk medborgare haft rätt att påfordra. Innan tyskarna lade beslag på hans egendom i och utanför Paris 1940, hade flera ombud för honom uppvaktat svenska generalkonsulatet och å hans vägnar anhållit om skydd för egendomen ge-

*Anslag till diplomatisk och konsulär personal m. m. (Forts.)*

nom att den officiellt utmärktes som svensk. En dam, anställd å det av Aschberg donerade Svenska hemmet för spanska barn, hade vid ett besök i liknande ärende fått ett svar, som framgår av några rader i ett intyg. Det heter: »Vid min förfrågan sommaren 1940 om ej svenska konsulatet ämnade beskydda Eder egendom 21 rue Casimir Perrier, Paris, fick jag till svar av herr X» — jag uteluter namnen; de stå till utrikesministerns förfogande, men det är ju inte nödvändigt att de komma med i riksdagsprotokollet — »att det tyvärr icke kunde göras något eftersom dessa svenska ägare voro israeliter.»

Jag har avskrift av flera brev från anställda hos familjen Aschberg, som bestyrka, att de svenska myndigheterna i Paris — det gäller enbart generalkonsulatet — sedan familjen lyckats rädda sig ur landet, trots upprepade hänvändelser inte gjorde något för att rädda svensk egendom, bl. a. värdefulla konstskatter.

Jag har velat anteckna detta till protokollet utan att önska besvara utrikesministern med någon debatt. Jag har nämnt det som belägg på att det har funnits svårigheter för svensk utrikesrepresentation under krigsåren och att den kanske inte heller alltid och överallt har haft den raka rygg, som har behövts mot inkräktare av den nazityska typen. Och jag undrar, om det inte kunde vara rimligt, att även svensk konsulär representation principiellt avlönas av svenska staten, i varje fall i de stora världsentra. Sverige har upphöjt generalkonsuln i Reykjavik till sändebud, vilket jag anser vara en mycket lofvärd åtgärd. Skulle man då inte kunna tänka sig, att man i det stora kulturlandet Frankrike kostade på sig ett avlönat, statligt, fullt ansvarigt generalkonsulat? Systemet med privata affärsmän, som äro oavlönade av Sverige, upptagna av sina egna privata intressen och ofrånkomligen i större eller mindre grad beroende av sina affärer med mäktiga kretsar i det land, där de representera Sverige, kan vara ekonomiskt fördelaktigt men också ha sina svaga sidor. Kanske kan det bli tillfälle att någon gång senare återkomma till den frågan.

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

*Punkterna 5—12.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 13.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 14—21.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 22.*

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till Upplysningsarbete rörande mellanfolkligt samarbete och utrikespolitiska frågor för budgetåret 1946/47 anvisa ett anslag av 30 000 kronor.

I detta sammanhang hade utskottet till behandling förehått två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *E. A. Lindblom* m. fl. (I: 108) och den andra inom andra kammaren av herr *O. E. Sandberg* m. fl. (II: 199), i vilka hemställts, att riksdagen måtte anvisa ett anslag av 2 000 kronor till Internationella fredsbyrån i Genève.

Utskottet hade i den nu ifrågavarande punkten på anförda skäl hemställt att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å mo-

*Om anslag till  
internatio-  
nella freds-  
byrån i  
Genève.*

*Om anslag till Internationella fredsbyrån i Genève.* (Forts.)  
tionerna I: 108 och II: 199, till Upplynningsarbete rörande mellanfolkligt samarbete och utrikespolitiska frågor för budgetåret 1946/47 anvisa ett anslag av 30 000 kronor.

Herr **Lindblom**: Herr talman! Innan kammaren går att fatta beslut beträffande förevarande punkt i statsutskottets utlåtande nr 3, ber jag att få säga några ord i anslutning till det yrkande, som framställts i motionerna om ett anslag till Internationella fredsbyrån i Genève.

Såsom framgår av utskottsutlåtandet har sådant anslag utgått under en lång följd av år och därvid uppförts såsom en särskild anslagspost å riksstaten. Sedermera har anslagsfrågan prövats av Kungl. Maj:t samtidigt som Kungl. Maj:t fördelat det allmänna fredsanslaget. Såsom jag uppfattat utskottsutlåtandet, innebär detsamma icke avslag i egentlig mening på vår motion, utan utskottet har endast velat åt Kungl. Maj:t överlämna att allt fortfarande fördela det allmänna fredsanslaget och i sådant sammanhang överväga, huruvida och i vilken omfattning anslag bör utgå även till internationella organisationer. Jag hoppas, att jag i denna del uppfattat utskottsutlåtandet riktigt. Jag har icke någonting i princip att invända emot att Kungl. Maj:t verkställer fördelningen av det allmänna fredsanslaget. Man frågar sig dock, om detta anslag, som tidigare utgått till olika organisationer i vårt land, kan räcka till, då det måhända redan vidtagits dispositioner i avseende å fördelningen av detsamma, och det av den anledningen kan tänkas uppstå svårigheter att från det allmänna fredsanslaget taga vad som anses böra utgå till Internationella fredsbyrån i Genève.

Det kanske här kan vara på sin plats att säga några ord om den internationella fredsbyråns arbete. Byrån — en gammal institution, som verkat i många år — är såsom framgår av benämningen organ för ett samordnande av de folkliga fredsörelserna i hela världen. Byrån har också haft en mycket stor anslutning från länder i skilda delar av världen. Intill dess kriget bröt ut, voro till byrån anslutna fredsörelserna i omkring femtio länder. Det är självklart, att byråns arbete, när kriget bröt ut, inte kunde fortsätta på samma sätt som dessförinnan. De allmänna världskongresser, som den hade organiserat, måste då inställas liksom en hel del annat arbete måste avbrytas. Byrån fortsatte dock sitt arbete, i den mån detta var möjligt, med hjälp av anslag, som utgått till byrån från Sverige — inte statsanslag, men anslag från Svenska freds- och skiljedomsföreningen — och Schweiz. Det senare landet har haft en ganska kraftig stödorganisation, vilken hjälpt byrån i dess arbete. Så snart freden kom, vidtogos emellertid åtgärder i syfte att bygga upp verksamheten igen. När Sverige sände två representanter till Genève för att konferera med verkställande rådet i byrån, hade densamma återknutit förbindelsen med fjorton länder. Sedan dess ha ytterligare två länder, Tyskland och Tjeckoslovakien, knutit kontakt med byrån. Verksamheten kommer således att byggas upp och sedan fortsätta efter ungefär samma linjer som förut.

Det är min bestämda uppfattning att om man skall bedriva fredsarbete genom de folkliga fredsörelserna i respektive länder, det också är alldeles nödvändigt att sådan verksamhet är internationellt samordnad, så att man kan uppträda gemensamt och göra gemensamma framställningar i olika spørsmål. Det har ju även omvitnats av framstående män inom FN, att den folkliga fredsörelsen måste finnas till, då man eljest icke överhuvud taget skulle ha någon riktig grund för det arbete, som skall utföras inom FN. Varje strävan, som syftar till samförstånd och försoning folken emellan, är värd det varmaste stöd, och jag är förvissad om att kammarens ledamöter icke ha någon erinran att framställa häremot.

*Om anslag till Internationella fredsbyrån i Genève. (Forts.)*

Herr talman! Med hänsyn till de svårigheter, som enligt mitt förmenande kunna föreligga i avseende å fördelningen av det allmänna fredsanslaget, från vilket utbetalningar tidigare gjorts, tillåter jag mig att yrka bifall till utskottets utlåtande med den ändring som föranledes av ett bifall till de i ämnet väckta motionerna.

Herr Lindström: Herr talman! Det var ju en regering ur det parti, som den ärade motionären företräder, som först yrkade att detta speciella anslag, som tidigare utgått till Internationella fredsbyrån i Genève, icke skulle upptagas såsom en särskild anslagspost å riksstaten. Det ansågs tveksamt, om så borde ske, och den andra Ekmanska regeringen föreslog riksdagen, att anslaget skulle strykas såsom en särskild anslagspost, vilket riksdagen godkände, ehuru riksdagen samtidigt skrev, att Kungl. Maj:t hade att ur det vanliga anslaget till fredsupplysning taga de medel, som kunde anses erforderliga för att stödja fredsbyrån i Genève. Möjlighet härtill har Kungl. Maj:t allt fortfarande. Det framgår av statsutskottets utlåtande, att utskottet för sin del icke velat spärra några vägar därvidlag.

För övrigt höjdes — jag tror det var förra året — anslaget till upplysningsarbete rörande mellanfolkligt samarbete och utrikespolitiska frågor med 12 000 kronor. Det torde alltså finnas pengar även för det ändamål, som motionärerna här intresserat sig för, om bara Kungl. Maj:t anser, att en del av pengarna bör gå åt det hållet. Det är således icke nödvändigt, att riksdagen, för den händelse riksdagen önskar uppmuntra Internationella fredsbyrån i Genève, fattar något beslut om ett speciellt anslag i enlighet med motionärernas förslag. Det står Kungl. Maj:t öppet att stödja byråns verksamhet, och — det vill jag understryka ännu en gång — statsutskottet har pekat på den möjligheten.

Med anledning av vad jag nu anfört vill jag hemställa om bifall till utskottets förslag.

Herr Lindblom: Herr talman! Det är alldeles riktigt, som herr Lindström säger, att grunderna för en fördelning av det allmänna fredsanslaget ändrades år 1932. Jag har emellertid sagt, att jag i princip icke har något att invända emot den ordning, som då infördes. Vad jag har velat säga är endast, att vid det förhållandet, att anslaget inte är större i år än vad det var i följ och vissa organisationer redan tilldelats medel ur detsamma, svårigheter kunna befaras uppstå, om nämnda organisationer skola så att säga tullas på dessa 2 000 kronor. Jag kan inte erinra mig det säkert, men jag vill minnas, att anslaget år 1932 höjdes samtidigt som ändrade grunder för fördelningen av detsamma infördes.

Det belopp, 2 000 kronor, som jag yrkat i min motion, är ju mycket litet, och kanhända sitta kammarens ledamöter och undra, hur det är möjligt att jag, efter det anförande som jag nyss höll, kan begära ett så litet anslag för Internationella fredsbyrån i Genève som 2 000 kronor. Det förhåller sig emellertid så, att byrån har för avsikt att i det följande, liksom skett tidigare, driva verksamheten med hjälp av anslag från samtliga till byrån anslutna länder. Då tidigare till byrån varit anslutna 50 länder, är det självklart, att man kan räkna med att på den angivna vägen erhålla ett gott ekonomiskt underlag för den verksamhet, som byrån driver.

Vilket beslut riksdagen än kommer att fatta i denna fråga hoppas jag dock, att Sverige, när anslag från vårt land utgått under så många år, inte nu skall komma att stå som det land, vilket undandrager byrån sitt stöd. I övrigt är jag fullt införstådd med den principiella ståndpunkt i frågan, som statsutskottet intagit.

*Om anslag till Internationella fredsbyrån i Genève. (Forts.)*

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjordes enligt de där- under förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i den under behandling varande punkten hemställt samt vidare därpå att kam- maren skulle, med bifall till de i ämnet väckta motionerna, i övrigt bifalla ut- skottets hemställan; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

*Punkterna 23—25.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 26.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 27—29.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 30.*

Lades till handlingarna.

---

Herr statsrådet *Myrdal* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 67, angå- ende anslag till om- och tillbyggnad av flygtekniska försöksanstaltens verk- stadsavdelning.

*Anslag till  
aktieteckning  
i aktiebolaget  
Aero-  
transport.*

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46 till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport.

I enlighet med Kungl. Maj:ts i proposition nr 2 därom gjorda framställning hade utskottet i förevarande utlåtande hemställt, att riksdagen måtte till Ak- tieteckning i aktiebolaget Aerotransport å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46 under luftfartsfonden anvisa ett investeringsanslag av 8 080 000 kronor.

Herr **Forslund**: Herr talman! Jag ber att i samband med behandlingen av föreliggande utlåtande få framföra ett önskemål, speciellt riktat till herr stats- rådet och chefen för kommunikationsdepartementet.

Av den redogörelse, som återfinnes i utskottsutlåtandet och som delvis är hämtad från den kungl. propositionen, framgår, att ABA är i behov av att öka sitt aktiekapital eller också upptaga ett lån. Orsaken härtill synes delvis vara, att bolaget engagerat sig i vida större utsträckning än vad dess penningtill- gångar bort tillåta, och detta har skett genom att bolaget upptagit lån, icke endast ur luftfartsfonden, beträffande vilken Kungl. Maj:t har att pröva an- sökningarna, utan även i den rent privata marknaden i bankföretag. Bolaget har handlat på sådant sätt, därför att bolaget känt sig fritt och obundet, då det kan göra investeringar i nybyggnader utan att tillspörja riksdagen därom. Det är på denna punkt, som jag anser, att riksdagen bör hålla ett vakande öga och att framför allt departementschefen i fortsättningen bör tillse, att vi inte ännu en gång hamna i samma situation som föreliggande. Jag delar nämligen inte den mening, åt vilken departementschefen givit uttryck, att, för den hän- delse ABA skulle först efter anmälan till Kungl. Maj:t i vanlig ordning erhålla medel över riksstaten, detta skulle förtaga det goda, som ligger däri, att nämn-



*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport. (Forts.)*

da förvaltningsorgan begagnar sig av bolagsformen. Anledningen till att jag inte kan dela departementschefens uppfattning härutinnan är, att jag inte finner det riktigt, att man först efteråt beviljar företaget medel. Bolaget känner sig, som sagt, fritt och obundet, därför att det kan investera medel utan att fråga riksdagen, men när man sedan kommit i den situation, vari ABA för närvarande befinner sig — icke på grund av dålig ekonomi utan enbart på den grunden, att bolaget investerat större tillgångar än vad det själv äger i form av aktiekapital — får riksdagen, på sätt som här sker, bevilja medel genom en ökning av aktiekapitalet. En annan gång kanske Kungl. Maj:t får anmälan om att bolaget måste ha riksdagens hjälp att lösa lån i det enskilda bankföretag, som bolaget har såsom sin långivare. En sådan praxis kunna vi icke godtaga.

Vad jag har velat säga är, att jag inte anser, att det bör finnas möjlighet för ABA:s styrelse att på egen hand beträffande finansieringen av de största investeringarna träffa uppgörelser med enskilda bankföretag, utan att sådan finansiering i stället bör föregås av en anmälan till Kungl. Maj:t, som sedan förelägger riksdagen ärendet. Nu komma sådana ärenden aldrig hit. I det här fallet kan kanske saken ordnas ändå, i samband med att frågan om Bromma flygfält blir upklarad och de fastigheter, som finnas där, överförs till staten, närmast till luftfartsstyrelsen, som inte har möjlighet att handla på sådant sätt, som ABA här gjort. Jag vill fästa uppmärksamheten på att vad som här skett inte kan upprepas, om luftfartsstyrelsen övertager byggnaderna; då kunna inga investeringar ske, med mindre riksdagen tillspörjes härom. Den möjligheten kvarstår dock alltid, att bolagets styrelse i sin expansionsiver — föranledd av den utveckling på hithörande område, som man gärna vill befordra — skall frestas att likafullt falla tillbaka på den arbetsordning, som i regel tillkommer bolagsformen.

Jag vill vidare uttala det önskemålet, att man vid investeringar inom flygväsendet följer samma regler som eljest gälla vid investeringar, särskilt vad beträffar kommunikationsföretagen, vilket skulle möjliggöra att man fick en bättre finansieringsplan över vad som skall utföras än man hittills haft. Jag tänker då närmast på att man beträffande det förebådade atlantflygfältet, som motionären även fört på tal, inte endast bör komma med ett naket förslag om att för ändamålet måtte beviljas så och så mycket pengar, utan att man också uppgör en plan för hur flygfältet skall finansieras, sett ur den synpunkten, att varje företag skall bära sina egna utgifter.

Jag är tämligen säker på att de, som äro starkt intresserade av föreliggande fråga, komma att uppfatta mina ord här i dag såsom uttalade av en motståndare till flygväsendets utveckling. Jag vill begagna tillfället att säga — även om det är hopplöst att vinna respekt för sådant uttalande — att jag saknar varje anledning att i något avseende motarbeta den tekniska utveckling, som vårt flygväsende innebär. Jag vill bara här framhålla, att flygväsendet icke bör äga större förmåner än vad som tillkomma andra kommunikationsföretag, i vilka staten har engagerat sig. Sedan staten under årens lopp kommit att bli huvuddelägare — för att inte säga uteslutande ägare — i ABA, bör bolaget vara underkastat alldeles samma ordning, som gäller beträffande övriga trafik- och affärsföretag, vilkas ekonomiska spørsmål riksdagen har att taga ställning till. I synnerhet när olika företag konkurrera med varandra bör inte det ena företagets styrelse i avseende å medelsanvändningen kunna handla fritt under det att det andra i sådant hänseende är bundet till händer och fötter.

Detta, herr talman, är bara ett önskemål, som jag har velat framföra, och jag har icke annat yrkande att framställa i ärendet än om bifall till utskottets hemställan.

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport. (Forts.)*

Herr statsrådet **Nilsson**: Herr talman! Jag skall be att få säga några ord i anledning av några uttalanden av herr Forslund. De synpunkter, som han anförde sist i sitt yttrande, skall jag inte närmare ingå på, då vi måhända få anledning att återkomma till dessa, när frågan om det s. k. storflygfältet skall diskuteras. Jag vill emellertid understryka, att flyget är ett nytt kommunikationsmedel, om vars utvecklingsmöjligheter man i dag inte kan bilda sig någon bestämd uppfattning. Utvecklingen på detta område kan dock komma att gå framåt med en explosionsartad fart, vilket gör närmare preciserade beräkningar och förutsägelser vanskliga.

Å andra sidan måste jag, vad beträffar formerna för ABA:s verksamhet, säga, att jag känner mig ganska tilltalad av dem, eftersom de ge möjlighet till större smidighet i verksamheten och frihet från den byråkratiska ordning, som man understundom anklagar de statliga verken för. Det är närmast ur den synpunkten, som jag betraktar bolagsformen som en mera tilltalande form än vissa andra former för statlig verksamhet.

Vad sedan beträffar de lån, som bolaget tagit upp under senare år, har ABA:s handlingsätt härutinnan dikterats av en önskan att såvitt möjligt följa med utvecklingen inom flygväsendet. Vi känna till, att vid sidan om ABA vuxit upp ett flygföretag med privata intressen. Jag tycker det vid sådant förhållande är tacknämligt, att ABA verkligen har varit angeläget att i tid gardera sig och så gott sig göra låter taga upp den konkurrens, som kan väntas på hit-hörande område, icke endast från ett annat flygföretag i Sverige — i vilket fall det gäller en särskild del av flygverksamheten — utan även från utländska flygbolag, som operera på denna marknad.

Härtill kommer, att de lån, som upptagits i allmänna marknaden, ha kunnat upptagas mot lägre räntekostnader än vad luftfartsfonden hittills kunnat erbjuda. Jag vill också understryka, att det skulle ha varit en ganska enkel sak att få aktier placerade i den privata marknaden, därest staten inte ville teckna sådana, och jag uppfattar det närmast som en förmån för staten att i detta fall få teckna aktier i ABA. Jag kan emellertid försäkra att man från kommunikationsdepartementets sida kommer att i fortsättningen som hittills följa ABA:s verksamhet med den största uppmärksamhet.

Herr **Andersson, Elon**: Herr talman! Jag skall be att få taga upp en fråga som berörts av utskottet och som enligt mitt förmenande är både av största vikt och av allra största angelägenhetsgrad. Vad jag kommer att säga har avseende å ett uttalande, som utskottet gjort angående den ifrågasatta sammanläggningen av ABA och SILA.

Jag tror, som sagt, att detta är en fråga icke bara av mycket stort intresse utan även en fråga, rörande vilken det är särskilt angeläget att den så snart ske kan komma till en praktisk och förnuftig lösning. Det är riktigt, som utskottet säger, att det för närvarande finnes en överenskommelse mellan de båda bolagen, av innehåll bland annat, att ABA ombesörjer de båda bolagens trafikrörelse. Det har emellertid uppgivits, att detta arrangemang inte fungerar så perfekt, som man från båda bolagens sida skulle kunna önska, och det har vidare uppgivits, att SILA i anledning därav har för avsikt att begära upprättandet av en egen organisation och en egen administration. Just den omständigheten, att det i vårt land kan komma att uppstå två flygorganisationer, en för att tillgodose ABA:s drift och en för att tillgodose SILA:s, gör det ännu angelägnare att frågan om en sammanslagning av de båda bolagen så snart som möjligt kommer till ett avgörande. Man måste nämligen, herr talman, ifrågasätta om det i ett litet land som Sverige, där tillgången på kvalificerad personal är — och kanske för framtiden även kommer att bli — mycket ringa

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport.* (Forts.)

eller i varje fall relativt begränsad, bör sättas upp två skilda administrationer inom flygväsendet, där en skulle vara tillräcklig. Jag fruktar, att en sådan anordning skulle särskilt för ABA:s vidkommande komma att medföra vissa svårigheter för bolaget vad beträffar möjligheten att i dess tjänst behålla den kvalificerade personal, som bolaget nu förfogar över; i varje fall skulle detta i fortsättningen inte kunna ske med mindre än att det för bolaget medförde ökade kostnader.

Det förhåller sig väl även på det viset, att det inte går att i längden upprätthålla en åtskillnad mellan europeisk och interkontinental lufttrafik; de båda trafikslagen komma att allt mer flyta in i varandra. Vid sådant förhållande är det så mycket angelägnare, att den svenska flygtrafikens olika grenar, såvitt möjligt, förenas under en gemensam ledning.

Jag har med det sagda velat understryka det önskemål, som uttalats från utskottets sida, nämligen att frågan om en sammanslagning av de båda flygbolagen måtte prövas och att sådan sammanslagning snarast möjligt måtte komma till stånd. Om jag skall döma av vad departementschefen yttrat i sin redogörelse, återgiven i betänkandet, förefaller det, som om de största hindren för en sammanslagning skulle hänföra sig till dels svårigheten att träffa överenskommelse om vilken ställning som delägarna i de nuvarande bolagen bör tillerkännas i det nya företaget, dels ock den omständigheten, att staten framfört krav om att i det sammanslagna bolaget få behålla den majoritet, som staten för närvarande äger i ABA.

Jag skulle i detta sammanhang vilja erinra om ett par saker. När frågan om att öppna lufttrafik till Amerika kom upp, ansågs denna trafik inte böra falla inom ABA:s verksamhetsområde. Man höll för troligt, att en trafik, förenad med så stora risker som denna, var alltför spekulativ för att man skulle kunna erhålla riksdagens medgivande till ett statligt engagemang. Man resonerade på det sätt, att om näringslivet var i behov av en ekonomiskt sett ganska riskfylld flygtrafik till Amerika, det också borde vara näringslivets sak att ordna sådan trafik. Så har också skett. SILA, som handhaft den interkontinentala lufttrafiken, bildades ju med tillskott från det privata näringslivets sida. Jag tror inte, att någon är så optimistisk, att han vågar påstå, att denna trafik blivit fullständigt riskfri. När staten nu framställer anspråk på att i ett sammanslaget bolag, avsett att handha även den interkontinentala lufttrafiken, äga aktiemajoriteten, så innebär detta således en omsvängning i den uppfattning, som var förhärskande vid den tid, då den interkontinentala lufttrafiken planlades och startade. Denna omsvängning är enligt mitt förmenande så mycket märkligare, som den icke ligger i linje med den internationella utvecklingen på området. Även i våra grannländer har man accepterat en helt annan utgångspunkt än vår för ett samordnande av den interkontinentala och europeiska lufttrafiken. I såväl Danmark som Norge har nämligen verkställts — eller förberedets — en omorganisation av lufttrafiken på samma sätt som man här planerat en sammanslagning genom att sammanföra företagen under en hatt. Denna omorganisation bygger dock huvudsakligen på tillskott av privatkapital under det att staten nöjt sig med att erhålla en minoritet.

Det är naturligtvis mycket svårt, herr talman, att taga bestämd ställning till vad som i denna fråga kan anses vara det lämpligaste och det riktiga. Det förefaller mig i alla händelser, som om man vid fortsatta förhandlingar om en sammanslagning av ABA och SILA bör skänka all uppmärksamhet åt de erfarenheter, som hittills gjorts på området i fråga om den lämpligaste metoden för ett organiserande av flygtrafiken. Det intresse av att på hithörande område skapa en smidig och konkurrenskraftig organisation, som statsrådet och

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport.* (Forts.)  
chefen för kommunikationsdepartementet i sitt nyss hållna anförande gav uttryck åt, ger mig anledning att hoppas, att vid de fortsatta förhandlingarna om en sammanslagning av ABA och SILA även staten är angelägen om att få till stånd en praktisk lösning av frågan utan att allt för mycket fästa avseende vid var majoriteten ligger. Jag hoppas, att man inte skall bortse från synpunkter, som äro utomordentligt viktiga för att den svenska luftfarten skall kunna affärsmässigt hävda sig gentemot andra länder, och detta icke minst beträffande trafiken på andra kontinenter. Jag menar, att flygverksamheten bör bedrivas under sådana former, att varje utvecklingsmöjlighet på ett snabbt och smidigt sätt utnyttjas.

Jag har med det sagda, herr talman, huvudsakligen velat understryka det av utskottet uttalade önskemålet om att en sammanslagning av de båda flygbolagen kommer till stånd och att man vid diskussionen om formerna härför skall finna det angeläget att verkställa sammanslagningen på sådant sätt, att den bäst kan tillgodose den svenska luftfartens intressen.

Herr **Forslund**: Herr talman! Av herr statsrådets yttrande kunde man nästan få den uppfattningen, att jag hade framställt en anmärkning mot ABA, vilket jag alls inte har gjort. Jag har bara velat konstatera det faktiska förhållandet, att den nuvarande förvaltningsformen är sådan, att bolaget kan investera kapital, som sedermera måste täckas genom hemställan till riksdagen om anslag, utan att riksdagen har någon som helst möjlighet att dessförinnan pröva, huruvida investeringarna i fråga äro behövliga eller inte. Jag vill för min del inte medverka till att vad som nu skett skulle kunna upprepas i framtiden. Det är därför angeläget, att chefen för kommunikationsdepartementet noga uppmärksammar bolagets åtgöranden, så att det inte behöver inträffa, att bolaget kanske om något år åter kommer och förklarar, att den i år begärda ökningen av aktiekapitalet med åtta miljoner kronor inte räcker till längre, då det visat sig, att det hela inte blivit en så lysande affär — som man ibland får se det utmålade i pressen — varför bolaget behöver ytterligare statsbidrag, inte för nybyggnader, utan huvudsakligen för att betala gamla skulder. Av den föreliggande redogörelsen får man egentligen inte klart för sig vad som skall ske med de omtalade byggnaderna på Bromma flygfält. Man får blott veta, att bolaget behöver pengar, dels för att betala skulder, dels för att skriva ned de lån som bolaget har erhållit från statens luftfartsfond.

Då det här talas om nödvändigheten att med hänsyn till den explosionsartade utvecklingen av flygtrafiken ha en smidig organisationsform, tillåter jag mig att säga, att jag är så pass gammal, att detta tal om den explosionsartade utvecklingen inte imponerar på mig. Det brukar nämligen inte gå så fort. Så snabbt som det numera låter sig göra att få pengar av riksdagen, bör medelsbehov härför kunna anmälas i vanlig ordning.

Hur många människor rör det sig för övrigt om, för vilkas skull man här är i färd med att investera stora belopp för att göra arrangemangen i samband med flygtrafiken så tip-top som möjligt? Det är ett mycket ringa antal resenärer. Procentuellt är siffran mycket blygsam jämfört med det antal resande som befordras med våra järnvägar och andra kommunikationsmedel.

Det glädde mig att höra herr Elon Andersson i Bollnäs tala om det privata intresset och dess förhoppningar att få göra sin insats i fråga om den för staten så riskfyllda flygtrafiken. Jag hoppas, att herr Andersson i Bollnäs har försäkrat sig om att dessa privata intressen även äro villiga att vara med om att betala kostnaderna för det stora flygfält, som herr Andersson själv motionerat om.

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport. (Forts.)*

Herr statsrådet **Nilsson**: Herr talman! Bara ett par ord i anledning av herr Forslunds senaste anförande.

Herr Forslund säger, att han är så pass gammal, att han inte riktigt tror på en explosionsartad utveckling av flygtrafiken, och han kan givetvis ha ett visst fog för sitt uttalande. Jag vill dock erinra om att när de första järnvägarna på sin tid skulle byggas här i landet, fanns det åtskilliga människor som ansågo sig vara gamla nog för att förstå, att det nya kommunikationsmedlet endast skulle kunna komma att utnyttjas av ett mycket begränsat antal medborgare. Till en början var det väl antagligen också på det sättet, men så småningom utvecklade sig järnvägstrafiken alltmer, kanske just tack vare att det vid järnvägarnas tillkomst fanns unga entusiastiska människor av herr Forslunds kaliber, som förstodo att värdesätta järnvägarna och som insågo att det nya kommunikationsmedlet var något att räkna med för framtiden. I dag befaras våra järnvägar av en mycket stor del av Sveriges befolkning, och trafiken ökar för varje år. Ingen betraktar längre järnvägarna som ett exklusivt kommunikationsmedel. Hur flygtrafikens utveckling kan komma att gestalta sig, vågar jag, uppriktigt sagt, inte yttra mig om i dag, men jag är övertygad om att förhållandena på detta område komma att se väsentligt annorlunda ut om tio, tjugo år än i dag.

Beträffande herr Elon Anderssons anförande vill jag understryka att jag är mycket tacksam för att utskottet har tagit upp frågan om sammanslagning av SILA och ABA. Jag är nämligen övertygad om att det arrangemang, som för närvarande finns mellan de båda bolagen, inte fungerar helt och hållet tillfredsställande. Om nu en framställning kommer som syftar till en uppluckring av det avtal, som finns mellan ABA och SILA och som skulle innebära, att SILA skulle uppbygga en egen organisation, tror jag en dylik ordning skulle i många avseenden bli irrationell. Jag noterar också, att en representant för det parti, som herr Elon Andersson företräder, när det gäller flyget tycks vara anhängare av den »centralbyråkrati» som man häcklar så mycket när det rör sig om ett annat kommunikationsmedel, nämligen järnvägarna. Min egen mening är att vi beträffande flyget, precis som när det gäller järnvägarna, böra väga de fördelar som ett förenhetligande av organisationen innebär, jämfört med den andra organisationsformen med flera bolag och dess eventuella fördelar i konkurrens-hänseende. Det har träffats ett avtal mellan SILA och ABA, som innebär, att ABA skall befordra passagerare på de intereuropeiska linjerna, medan SILA skall ha hand om den interkontinentala trafiken. Resultatet har blivit, att SILA:s plan exempelvis kunna flyga halvtomma till Paris för sin vidare färd till Afrika, vilket naturligtvis är synnerligen irrationellt. Jag ber därför, som sagt, att få understryka, att jag är mycket glad över att utskottet har gjort detta uttalande.

Jag kan emellertid inte komma ifrån att det inte är alldeles oväsentligt, var aktiemajoriteten ligger i ett sammanslaget företag. Vi ha ett bolag, som hittills har företrätt Sverige på flygtrafikens område och i vilket staten för närvarande äger 95 procent av aktierna. Nu vill man få till stånd en sammanslagning med ett annat bolag med privata intressenter, och de privata intressenterna äro angelägna om att få hand om aktiemajoriteten i det nya bolaget. Jag kan nämna, att jag har haft underhandlingar med representanter för de båda bolagen, varvid stötestenen just har varit frågan om var aktiemajoriteten skall ligga.

Man påstår att ett flygbolag med kombinerat statligt och privat aktiekapital inte skulle kunna hävda sig lika bra i konkurrensen. Jag vill då erinra om att det är ABA som har skaffat Sverige den goodwill som vårt land obestriddligen har ute i internationella flygkretsar. SILA har på grund av den korta tid, som bolaget bedrivit sin verksamhet, inte hunnit med att förvärva sig en motsvarande goodwill ute i världen. Betyder det då så mycket för våra möj-

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport.* (Forts.)

ligheter att affärsmässigt driva flygtrafik, om staten har exempelvis 55 eller 45 procent av aktiekapitalet? Jag är verkligen skeptisk på den punkten och är nästan övertygad om att det avgörande icke är, var aktiemajoriteten ligger, utan i stället vilka män som företräda det svenska trafikflyget ute i den internationella konkurrensen. Därvidlag som i så många andra fall gäller det framför allt att finna de rätta männen att handhava uppgifterna.

Vad sedan beträffar den internationella utvecklingen, har herr Elon Andersson i viss mån rätt, då han säger, att det inte ligger i linje med den internationella utvecklingen, om staten skaffar sig aktiemajoriteten i det bolag som skall komma till stånd. — Staten äger ju dock för närvarande 95 procent av aktierna i ett av de båda bolag som man vill sammanslå. — Det må vara sant, att vad herr Andersson säger gäller för Amerika, som är en mycket betydande faktor på flygtrafikens område, och även för Danmark och Norge. Men i England, Frankrike, Tjeckoslovakien och en rad andra länder har utvecklingen gått i en annan riktning, även om man i en del av dessa sistnämnda länder inte kommit i gång med flygtrafiken i samma utsträckning som i Amerika. Amerikanska ha nämligen under kriget haft möjlighet att förbereda sig, och vid krigets slut befunno de sig därför redan i startgruperna och kunde omedelbart kasta sig ut med hela sin kraft i konkurrensen om luftfarten.

Jag vill med detta bara ha sagt, att även jag har den uppfattningen, att en sammanslagning av de båda flygbolagen bör komma till stånd så snart som möjligt, men att jag inte utan vidare kan ansluta mig till den meningen, att det är alldeles oväsentligt var aktiemajoriteten i det nya bolaget ligger. Skall staten göra så stora investeringar, som det här är fråga om, är det väl ändå av en viss vikt, att staten också har tillräcklig kontroll över hur skattebetalarnas medel användas.

**Herr Johansson, Johan Bernhard:** Herr talman! Herr Forslund hade i sitt första anförande en passus som uppkallade mig att begära ordet.

Herr Forslund yttrade, att det flygbolag, som det här gäller, inte bör ha större förmåner än andra trafikföretag, i vilka staten har engagemang. Han betraktar tydligen vad som här föreslås som en extra förmån. Herr statsrådet Nilsson har redan genom sin erinran om de uppfattningar, som gjorde sig gällande vid järnvägarnas tillkomst, riktigt karakteriserat detta uttalande. Det är ju här inte alls fråga om att bevilja några extra förmåner utan om att skapa möjligheter för att vårt land skall kunna följa med i utvecklingen och tillvarataga alla de chanser som kunna yppa sig på flygväsendets område. Efter kriget har det inom civilflyget inträtt en explosionsartad utveckling som ingen för några år sedan ens kunde ana. Vi ha fått några uppgifter från luftfartsstyrelsen angående trafiken på Bromma flygfält, vilka kanske kunna vara av intresse i detta sammanhang. År 1945 — under vilket vi ju hade fredsförhållanden i fråga om trafikflyget blott knappt ett halvt år — anlände eller startade sammanlagt 16 649 flygplan på Bromma. Passagerarnas antal utgjorde 97 968, bagage- och godsmängden uppgick till 3 017 640 och posten till 406 486 kg. Man väntar nu en ytterligare stark stegring. Detta säger ju åtskilligt om vad utvecklingen kommer att bjuda på på detta område. Man kan inte som herr Forslund säga om de redan under förra året inräknade 97 968 passagerarna, att det är folk av en annan kategori än de, som normalt använda trafikflyget, utan man räknar med att passagerarantalet kommer att öka avsevärt. Inför denna utveckling har det befunnits mycket angeläget att Aerotransport står rustat att möta konkurrensen. Det kommer nämligen, såvitt jag har kunnat inhämta, att bli en mycket hård konkurrens på luftfartens område, och det gäller därför att i tid ha såväl materielen som organisationen väl i ordning. Vi ha med anledning av denna proposition haft mycket ingående över-

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport.* (Forts.)

läggningar i statsutskottet, först med chefen för Aerotransport och sedermera med överdirektören för luftfartsstyrelsen, och det är på grundval av dessa överläggningar och därvid erhållna upplysningar som jag kan fastslå att vi befinner oss i början av en utveckling för detta trafikmedel, vilken sedan kommer att fortsätta i en takt, som vi för närvarande inte kunna bedöma men som vi ha anledning tro blir mycket snabb.

Herr Forslund hade i sitt första anförande en formulering, vilken kunde misstydvas så, att han skulle ha riktat några anklagelser mot AB Aerotransport. Han har sedermera tagit tillbaka detta, men jag vill i alla fall i anledning av det yttrandet säga, att vi ha anledning att vara aktiebolaget Aerotransport's ledning mycket tacksamma för den oerhörda energi som den har nedlagt och fortfarande nedlägger på att hålla vårt flygväsen uppe på den standard det har. Kapten Florman har därvidlag gjort mycket betydande insatser.

Jag skall inte längre uppehålla mig vid detta. Jag finner propositionen i ämnet böra tillstyrkas, och det har också statsutskottet gjort. Jag vill bara tillägga, att bolaget har tvingats göra mycket betydande beställningar av materiel. Det är mycket dyrbara saker som det här gäller att inköpa, och kapitalet är därför välbehövt.

Vad herr Elon Anderssons yttrande om sammanslagningen av ABA och SILA beträffar framgår det ju av propositionen, liksom också av utskottets utlåtande, att vissa förhandlingar ha pågått mellan departementschefen och vederbörande bolagsledningar — det har också bekräftats i dag av statsrådet — och departementschefen understryker i propositionen, »att vissa fördelar måhända skulle stå att vinna genom ett samgående». Som redan departementschefen har sagt, föreligger det ett mycket ingående avtal mellan ABA och SILA. ABA trafikerar, sköter om transporter och tillhandahåller personal, och administrationen för SILA. Det råder ett mycket intimt samarbete, och för att säkerställa detta samarbete har ABA två representanter i SILA:s styrelse och SILA två representanter i ABA:s. Samarbetet är således mycket intimt, och utskottet har ju också understrukit att det kan vara värt att fortsätta att undersöka möjligheterna för en sammanslagning, men man bör ju inte lägga resonemanget så, som om SILA:s verksamhet vore någonting förkastligt. Det är väl tvärtom så, att SILA har tillfört det svenska luftfartsväsendet ett betydande kapital. SILA ombesörjer, som också departementschefen nämnt, den interkontinentala trafiken, under det att ABA ombesörjer den europeiska. Det har kanske observerats, att det i tidningarna för någon tid sedan lämnades uppgifter om betydande kapitalengagemang från SILA:s sida för inköp av flygplan, och jag tror, att sett ur svensk nationell synpunkt har nog SILA:s verksamhet varit till stort gagn för den civila luftfarten, icke minst genom den finansiella hjälp som har lämnats för dennas utveckling. Man bör ha detta i minnet, när man bedömer SILA så strängt som man här har gjort.

Detta utesluter naturligtvis inte möjligheten att förhandlingar kunna fortsättas för att leda till det resultat som var syftet med inledandet av dem. Jag skulle emellertid finna det oklokt från den förhandlingsparts sida, som önskar ett resultat av förhandlingarna, att så kraftigt understryka önskvärdheten av detta resultatets uppnående. När två affärsmän skola mötas, säger ju inte den ene att han ovillkorligen vill ha den affär, som det är fråga om, uppgjord, och likadant bör det vara här. Jag tror att man bör låta departementschefen ha hand om förhandlingarna och se vad resultatet blir.

Det är en annan passus i detta ärende, där det också är fråga om förhandlingar, nämligen förhandlingar med Stockholms stad för övertagande av Bromma flygfält. Där har det uttalats samma önskemål, att affären skulle

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport. (Forts.)*

komma till stånd, men jag har varit av den meningen, att några önskemål icke skola uttalas från den parts sida som vi representera, utan om förhandlingar skola inledas, så skall det ske utan några sådana direktiv för den ena parten, som kunna anses bindande. Det kan inte påverka förhandlingarna från statens sida annat än ogynnsamt, om sådana bestämda direktiv finnas. — Beträffande Bromma är det uppenbart, att där numera erfordras ytterligare utvidgningar och förbättringar, om vi skola kunna tillfredsställa den oerhört starkt växande trafiken, men det är ju en sak som kommer upp i ett annat sammanhang.

Jag har avskrift av det avtal angående SILA och ABA, som ingåtts, och känner alla dess detaljer, men jag anser inte att man på detta stadium bör närmare ingå på dessa detaljer. Jag vill bara säga, vilket jag också sade för en stund sedan, att det inte har varit till nackdel att SILA funnits till, ty detta bolag har genom sin verksamhet ytterligare bidragit till den svenska luftfartens utbredning.

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

**Herr Andersson, Elon:** Herr talman! Det torde inte ha undgått kommunikationsministern, att jag i mitt anförande uttryckte de största sympatierna för en sådan lösning av frågan, att aktiemajoriteten i det eventuellt sammanslagna bolaget skulle komma att ligga på enskilda händer. Hur kommunikationsministern ur det uttalandet kan utläsa någon sorts sympati för vad han med en gängse term kallade den centralbyråkrati, som jag i annat sammanhang varnat för. d. v. s. en centralbyråkrati där staten hade den bestämmande ledningen. är för mig ganska ofattbart. I realiteten var det nog så, herr statsråd, att jag ville förutsätta möjligheten av att denna fråga ordnades på sådant sätt, att denna s. k. centralbyråkrati icke skulle komma att tillämpas, utan att i stället ledningen av det eventuellt sammanslagna bolaget skulle finnas kvar på enskilda händer, som för närvarande är fallet i SILA. Jag delar således fullkomligt statsrådets uppfattning om att det inte är oväsentligt var aktiemajoriteten ligger. Jag tycker det är rätt väsentligt var den ligger, och jag skulle tro att det vore fördelaktigare, om den kunde ligga kvar på de enskilda händerna.

Jag har inte någon anledning att på något sätt sätta i fråga riktigheten av det omdöme, som statsrådet avgav om ABA:s hittillsvarande verksamhet; jag tror det är riktigt att ABA har skaffat Sverige en betydande goodwill på lufttrafikens område. Men jag skulle vilja erinra om att SILA:s möjligheter att snabbt underhandla och snabbt fatta beslut också varit av betydelse när det t. ex. gällde att för svensk lufttrafik förvärva de betydelsefulla maskiner som nyligen ha inköpts i Amerika. Jag tror, att om man med rätta ger ABA beröm för dess hittillsvarande insatser i den svenska lufttrafikens utveckling, så bör man därför inte alldeles glömma bort, att för en betydande del av förtjänsten av att Sverige har kunnat hålla sig med i den interkontinentala lufttrafikens utveckling så bra som det har gjort ha vi det enskilt ledda företaget SILA att tacka. Detta är som sagt inte att fatta som någon polemik mot statsrådets berömmande uttalande om ABA:s förtjänstfulla verksamhet, utan bara en erinran om att även andra företag ha lagt ned betydande förtjänster om att hålla Sverige uppe i konkurrensen om den interkontinentala lufttrafiken och att det kanske främst är SILA:s egenskap att vara ett med enskilt kapital drevet företag, som härvidlag varit av betydelse.

Jag är glad över att statsrådet vitsordade min framställning om den internationella inriktningen när det gäller att ordna dessa frågor. Han påpekade också att denna inriktning, som jag för min del har ansett vara att föredraga, är särskilt starkt framträdande i Amerika, från vilket land ju Sverige har att



*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport. (Forts.)*

vänta den största konkurrensen när det gäller den interkontinentala lufttrafiken på de skandinaviska länderna, medan man t. ex. i England har slagit in på en helt annan linje. Jag undrar, om det inte också är på det sättet, att England inte har kunnat hålla sig framme i konkurrensen om den internationella lufttrafiken på ett sådant sätt som dess betydelse i övrigt och dess resurser kanske skulle kunnat ge anledning att antaga. Jag har därmed inte velat påstå, att detta är en följd av den olika behandlingen av frågorna i England och Amerika, utan jag bara påpekar det som en omständighet vilken kan vara av intresse i detta sammanhang.

**Herr Wetter:** Herr talman! Var och en, som följer med flygets utveckling av i dag, kommer nog till den slutsatsen, att det är en mäktig förefeelse, som man inte får förbise. Det är därför för svensk luftfart av stor betydelse, att dess utveckling internationellt och interkontinentalt sett inte hämmas av någon organisatorisk anordning som inte passar för utvecklingen. Nu är det ju omvittnat att den nuvarande organisationen med ABA och SILA inte är bra. Det har omvittnats från ABA, från SILA och från luftfartsstyrelsen, och man har nu senast i utskottet uttryckt en önskan om sammanslagning. Det finns visserligen ett avtal, men om det avtalet är otillfredsställande och inte kan möjliggöra en sund utveckling av luftfarten, så är det väl inte mer än riktigt att det ändras. Så sker det ju alltid, när man har gjort ett avtal, där inte parterna få ut den fördel av avtalet som man hade hoppats på.

När man sålunda går ut ifrån detta, att man med hänsyn till den svenska luftfartens utveckling gärna skulle se ett samgående, innebär det inte att man vill på något sätt hindra en konkurrens, ty, som kommunikationsministern nyss sade, det finns ingen konkurrens — SILA har fått koncession på interkontinental lufttrafik och ABA på resten. Men bara det förhållandet, som kommunikationsministern också antydde, att t. ex. SILA:s plan, som kommer från Amerika och går ned i Köpenhamn och lämnar av passagerare där, inte kan fyllas igen med passagerare från Köpenhamn till Stockholm och vice versa, vilket det amerikanska bolag, som konkurrerar med det svenska, kan låta sitt plan göra, visar väl att det nuvarande läget icke är tillfredsställande.

Om det vore fråga om att SILA skulle få konkurrera med ABA, att det skulle få flyga på ABA:s linjer, tror jag inte SILA skulle ha någonting emot det, och om jag i kommunikationsministerns uttalande möjligen kunde finna en gynnsam inställning till att även andra bolag skulle få konkurrera med ABA, tror jag kommunikationsministern snart får ta ställning till detta spörsmål, när Svenska Lloyds ansökan att få upprätta trafik mellan Sverige och England skall avgöras.

Nu är det ju så, att denna sammanslagning, som av alla anses önskvärd, inte har kunnat genomföras hittills, och jag instämmer gärna med herr Johansson i hans förhoppning, att kommunikationsministern skall föra förhandlingar som leda till ett gott resultat. Jag vill endast gentemot kommunikationsministern, när han behandlar frågan om privat eller statlig aktiemajoritet, ställa denna fråga: vad har staten för närvarande för inflytande på luftfart? Ja, staten ger koncession, den bestämmer taxorna, äger flygplatserna och handhar säkerhetstjänsten. Det enda, som ett eventuellt privat flygbolag gör, är att sköta själva trafiken, boka passagerarna o. s. v. Om det sedan inom ett bolag finnes statliga representanter, har jag synnerligen svårt att se, att någonting i det bolaget kan komma att ske som icke de statliga representanterna godkänna. Jag skulle därför endast vilja varmt understryka önskvärheten av att dessa underhandlingar verkligen komma i gång, ty jag tror att den nuvarande anordningen med de två bolagen är syn-

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport.* (Forts.)  
nerligen olycklig och kan hindra den svenska luftfartens utveckling i fortsättningen.

Jag vill gärna instämma i herr Forslunds uttalande, att ett nytt kommunikationsmedel, när det kommer upp till en viss trafik, också bör kunna bära sina utgifter självt. Jag tror att bolagen börja förstå detta och att man så småningom även skall kunna se verkningarna härav när det gäller luftfartsfonden.

Herr statsrådet **Nilsson**: Herr talman! Jag skall be att få rätta ett missförstånd, som kanske har uppstått genom att jag har uttryckt mig oklart. När jag talade om centralbyråkrati, var det i anslutning till den kritik, som har riktats mot de försök som gjorts att samordna trafiken när det gäller ett annat kommunikationsmedel än flyget. Vad jag då ville notera var, att herr Elon Andersson som representant för ett av de partier, inom vilket man har levererat en dylik kritik, var med om att man i samordningens intresse skulle slå ihop dessa två företag i stället för att ha dem åtskilda. Jag borde kanske ha kallat det för monopolism, men jag ville inte ta ett sådant uttryck i min mun i det här sammanhanget.

I fråga om förhållandet mellan ABA och SILA gjorde herr Elon Andersson gällande, att möjligheterna för svensk luftfart att nu träffa snabba avtal — och därigenom komma ut på det internationella området — berodde därpå, att det var ett privat företag som skötte förhandlingarna. Jag kan emellertid inte komma ifrån, med de uppgifter jag har erhållit, att en av de omständigheter, som möjliggjort för SILA att göra sig gällande i detta hänseende, har varit den goodwill, som svensk luftfart har haft och som kan bero på att ABA haft de lägsta olycksfallssiffrorna i världen m. m. Det har sagts, att luftfarten från svensk sida hittills skötts mästertligt. Under sådana förhållanden har man också haft större förutsättningar än vissa andra länder att komma till överenskommelse, t. ex. med Amerika. Jag förnekar därmed inte att de män, som ha skött förhandlingarna för SILA:s räkning, ha gjort detta på ett skickligt sätt och därmed gjort sin insats, men jag tycker, att om jag gör detta erkännande, så bör man också från den andra sidan ge det erkännandet, att ABA har skaffat Sverige goodwill, en goodwill som man kunnat begagna sig av vid överläggningarna.

Beträffande effektiviteten på detta område hos exempelvis amerikanerna och engelsmännen tror jag att man härvidlag måste taga hänsyn till att England i detta avseende som i så många andra har varit handikappat, eftersom England har varit mera pressat av kriget än Amerika, och man bör därför inte heller dra alltför vittgående slutsatser när det gäller den organisationsform för lufttrafikens vidkommande, som för närvarande finnes i England. Man kan tänka sig, att när engelsmännen få mera tid på sig, komma även de att uppträda som allvarliga konkurrenter på det internationella flygets område.

Jag skall också något behandla frågan om en sammanslagning av ABA och SILA. Herr Wetter sade, att om det visade sig att den nuvarande organisationsformen är mindre ändamålsenlig, borde man ändra avtalet. Det är klart att det kan ligga någonting i detta, men varför skall man göra denna halvmesyr, när alla parter äro ense om att det enda verkligt rationella är en sammanslagning av företagen? Jag instämmer helt i de synpunkter, som herr Elon Andersson här har givit uttryck åt och som gå ut på att Sverige är en så liten nation, att den egentligen inte har råd med mer än ett flygföretag, och därför tycker jag det skulle vara, jag höll på att säga horribelt att skapa ytterligare ett flygföretag utöver ABA och SILA, nämligen det som Svenska Lloyd ställt i utsikt och som herr Wetter nämnde. Det kan ju inte stå i överensstämmelse med det svenska flygets intresse att på det viset splittra verksamheten, utan

*Anslag till aktieteckning i aktieföretaget Aerotransport.* (Forts.)

jag tycker att man skall försöka komma fram till en sammanslagning mellan företagen, så att Sverige, med den konkurrenskraft som det är mäktigt, om det samlar krafterna på en hand, kan hävda sig i den internationella konkurrensen. Personligen tror jag att det skulle vara det mest önskvärda för den svenska luftfarten.

Herr **Forslund**: Herr talman! Jag nästan beklagar att jag kom att begära ordet, eftersom det blev en så lång debatt, för övrigt om helt andra saker än jag ville beröra i mitt korta anförande.

Jag hade endast ett önskemål; jag ville inte vara med om att befordra ett sådant system, att riksdagen sättes å sido i fråga om investeringar som den förr eller senare måste vara med om att satsa pengar till. Även om det här är fråga om ett företag som ombesörjer flygtrafiken, får man försöka finna sig i samma former som gälla för andra trafikföretag, och, herr Johansson, jag betraktade det som en förmån för flygbolagets del, att det kunde handlägga sina ärenden på ett sådant sätt, att det kunde få riksdagen att bevilja medel för att betala skulder som det iklätt sig, men herrarna mena att detta inte alls är något märkvärdigt! Jag säger, att detta är en förmån, som icke tillkommer något annat trafikföretag som staten har att göra med, och jag tycker inte det skulle vara lämpligt att det i fortsättningen finge gå till på det sättet. Jag uttalar som en önskan, att statsrådet skall försöka klara upp detta på något sätt i framtiden.

Herr J. B. Johansson gjorde mig därefter den tjänsten att lämna upplysning om antalet resande och flygplan ute på Bromma. Men han glömde alldeles en mycket viktig sak, som man inte får se bort ifrån, när man skall bedöma flygets utveckling, nämligen att vi ha en söndertrasad kontinent, där man varken med båt eller järnväg kan nu så snabbt som tidigare frakta människorna från en ort till en annan. Det har inte funnits något annat trafikmedel att tillgå än flyget. De, som tvingats resa, ha måst begagna flyget. Jag tycker att det är eget, att inte herr J. B. Johansson kommit underfund med att det när det gäller nya företag ligger rätt mycket av reklam i sådana siffror som dem han nämnde. Man talar inte riktigt om anledningen till att de blivit så höga som de egentligen blivit. Det kan inte skada att erinra om vad den store engelske statsmannen Churchills son uttalade vid sitt besök här för en tid sedan: »Skall jag ha några önskemål i fråga om resemöjligheter, önskar jag att vi måtte komma tillbaka till den gamla ordningen. Måtte järnvägarna sättas i stånd igen på kontinenten!» Han var till och med så anspråkslös, att han ville resa med tåg som drogos av ånglokomotiv. »Ett tåg kan bli ett par timmar försenat», yttrade han, »men skall jag resa med en flygmaskin, kan det inträffa» — vilket han också lär ha blivit utsatt för — »att jag blir tre dagar försenad.»

Det är så många omständigheter, som jag anser att man måste ta hänsyn till, när man skall bedöma detta. Man får inte bortse från att flygväsendet för närvarande har en förmånsställning, som sannolikt kommer att i någon mån försvinna genom att andra trafikmedel komma i full gång. Sjöfarten kommer säkert att åter suga upp en del trafik. Det är inte så länge sedan jag läste i tidningen, att en stor organisation planerade en större resa till England, men man förklarade, att eftersom kostnaderna voro så höga, om man skulle resa med flyg, fick man vänta, tills sjöfarten kom i gång. Det fordras litet moderation vid bedömandet av dessa förhållanden.

Jag måste säga att jag blev rätt förvånad härom kvällen, när jag hörde en representant för luftfartsstyrelsen yttra: »Kan ni tänka er, att Bromma förra söndagen hade så och så många» — jag tror det var 133 — »plan!» Inte är det

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport. (Forts.)*

någon som kan inbilla mig, att vi ha en normal flygtrafik som uppgår till det antalet, utan i dessa plan, som landat, inräknas antagligen sportplan, militärplan o. s. v. Men det är inte dem vi skola tillgodose med stora flygfält, utan det är för de vanliga trafikplanen som de skola iordningställas. Jag blev, som sagt, mycket förvånad över den lämnade uppgiften, och jag vill alltjämt dra i tvivelsmål, om den, sedd ur mina synpunkter, är riktig, d. v. s. om den utslutande avsåg trafikplan. Om så vore fallet, skulle det betyda att det är en oerhört stor trafik som äger rum.

Vi ha inte från statsrådet eller någon annan fått veta vad det är för investeringar som skola ske med dessa åtta miljoner kronor, som här anvisas, i vidare mån än att man avser att därmed betala gamla skulder. Det är min omtanke om riksdagens rätt som föranlett mig att föra denna sak på tal.

**Herr Andersson, Karl:** Herr talman! Jag tror att det är ganska nyttigt att denna debatt kommit till stånd i dag rörande denna fråga. De allra flesta talarna ha endast haft en mening, och skillnaden kan man säga ha begränsats till frågan, hur det skall bli med sammanslagningen av de två nuvarande bolagen.

Det jag framför allt finner vara angeläget och som också utskottet har pekat på är att få en lösning av frågan om Bromma flygfält. På detta flygfält har staten redan satsat 13,5 miljoner kronor för markkostnader. Härtill komma de byggnader, som äro uppförda och vilka stå på Stockholms stads mark. Luftfartsstyrelsen har dessutom tanke på att väsentligt utöka detta flygfält och nedlägga ytterligare många miljoner kronor på det. Jag finner det vara angeläget att markfrågan blir löst, innan riksdagen beviljar ytterligare medel för utvidgning av Bromma flygfält. Vidare är det angeläget, att byggnaderna, som ha uppförts av Aerotransport, läggas under luftfartsfonden. På den punkten har också utskottet i sitt uttalande anslutit sig till departementschefens principiella förklaring, att han anser det vara riktigtast att byggnaderna sortera under luftfartsstyrelsen. Dessutom är det, såsom också utskottet har angivit, en angelägenhet att få en sammanslagning till stånd mellan de företag som bedriva lufttrafiken. För närvarande är det ju egentligen endast Aerotransport som bedriver själva trafiken, medan SILA inskränkt sig till att skaffa sig koncessioner, beställa flygmaskiner i utlandet och lägga upp vissa linjer. Någon reguljär flygverksamhet har ju sistnämnda bolag ännu inte bedrivit.

Herr Elon Andersson talade om risker. Det är uppenbart att ekonomiska risker alltid föreligga, men jag vill erinra om att det ständigt utgått statsunderstöd till Aerotransport under dess hittillsvarande verksamhet med undantag av förra året. Staten har satsat sammanlagt 5,5 miljoner kronor i subventioner till Aerotransport, för att bolaget skulle kunna arbeta sig fram och bli vad man skulle kunna kalla självförsörjande. Detta ser också ut att lyckas. Man kan säga att Aerotransport trampat ut barnskorna och nu försöker att stå på egna ben. Men då dyker det upp ett nytt enskilt företag som vill vara med och utöva flygverksamhet, givetvis i den förhoppningen, att det nu skulle vara pengar att tjäna. Nu äro riskerna i varje fall delvis eliminerade, och nu har flygverksamheten hunnit så långt, att man vågar satsa pengar på den.

Jag vill inte här onödigt upptaga debatten utan jag inskränker mig till att till sist endast understryka, att jag finner det vara angeläget att staten alltjämt behåller sitt inflytande över den svenska flygverksamheten.

**Herr Andersson, Elon:** Herr talman! Jag tror inte att kommunikationsministern bör draga alltför långt gående slutsatser av det lilla meningsutbyte om monopolism eller centralbyråkrati eller vad man vill kalla det, som vi ha haft.

*Anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport. (Forts.)*

Om han på av mig anförda skäl — av vilka det starkaste är att jag av hänsyn till bristen på kvalificerad arbetskraft, som kan sköta två företag, är benägen att förorda en rationell sammanslagning av två företag — drar den slutsatsen, att jag under alla förhållanden skulle vara beredd att ansluta mig till någon monopolism eller, för att uttrycka mig mera drastiskt, skulle avsäga mig bruket av mitt förnuft, drar han alltför långtgående slutsatser. Inom parentes sagt kan jag taga ett konkret exempel som jag är övertygad om leker kommunikationsministern i hågen: det kan inte bli tal om någon sådan svårighet som det här är tal om, att sköta både statens järnvägar och Bergslagens järnvägar som särskilda företag.

Om jag därmed kan göra kommunikationsministern mera tillfredsställd, vill jag gärna upprepa vad jag sade i mitt anförande nyss, att den goodwill, som ABA givit svenskt trafikflyg, är jag den förste att erkänna. Jag har inte någon som helst anledning att bestrida kommunikationsministerns betygsättning av ABA, och kan jag som sagt göra honom tillfredsställd därmed, vill jag gärna instämma i hans beröm av det sätt, på vilket ABA hittills skaffat den svenska lufttrafiken förtroende och anseende.

Det förefaller mig, som om herr Andersson i Rixö på något sätt ställde problemet på huvudet när han sade, att nu har det dykt upp ett privat företag, som vill konkurrera med ABA, enär den privata företagsamheten nu kommit underfund med att det lönar sig att satsa pengar på flyg. Jag vill erinra om att när frågan om interkontinental lufttrafik skulle prövas, var det i stället tvärtom: ABA ville inte ta risken, medan det privata kapitalet gjorde det.

**Herr Wetter:** Herr talman! Jag kanske uttryckte mig otydligt i mitt förra anförande, eftersom kommunikationsministern möjligen fick det intrycket, att jag ansåg det nödvändigt att ändra avtalet mellan ABA och SILA, medan frågan om en sammanslagning kom i andra hand. Jag vill bara säga att jag är fullt överens med kommunikationsministern om att det viktigaste är att åstadkomma en sammanslagning av bolagen. Men om det inte går att åvaga-bringra en sammanslagning, ställer jag mig frågan: är det då riktigt att ett avtal, som inte fungerar, skall få hindra utvecklingen av svensk luftfart?

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1946/47; och

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för skepparen G. H. S. Nilsson i Påskallavik från viss skadeståndsskyldighet.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo bevillningsutskottets betänkanden:

nr 2, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 30 § 3 mom. kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m.;

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 6 mars 1942 (nr 63) angående rätt för Konungen att åsätta särskild tullavgift;

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningskatt å spritdrycker;

nr 5, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 18 juni 1937 (nr 481) angående rätt för Konungen att i vissa fall meddela särskilda bestämmelser om stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper;

nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bemyndiganden för Kungl. Maj:t att besluta i fråga om vissa postavgifter;

nr 7, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till vissa ändringar i gällande tulltaxa; samt

nr 8, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 20 §, 21 § samt 36 § 2. förordningen den 19 november 1914 (nr 383) angående stämpelavgiften.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

*Om ändring i den s. k. ensittarlagen.* Föredrogos ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 3, i anledning av väckt motion angående ändrad lydelse av 1 § lagen om rätt i vissa fall för nyttjanderättshavare att inlösa under nyttjanderätt upplåtet område.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 31, vilken behandlats av andra lagutskottet, hade herr *Jonsson* i Skutskär hemställt, att riksdagen måtte besluta, att 1 § lagen om rätt i vissa fall för nyttjanderättshavare att inlösa under nyttjanderätt upplåtet område skulle erhålla följande ändrade lydelse:

1 §. Den som med — — — än tio år;

dels att nyttjanderättshavare tillhörigt boningshus, som lämnat nöjaktig bostad åt honom och hans familj, funnits å marken uppfört mer än tio år;

och dels att — — — varit förutsatt.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet anfört bland annat:

»I 1 § ensittarlagen uppställas såsom villkor för inlösen jämlikt lagen, att nyttjanderättshavare tillhörigt bostadshus som lämnade nöjaktig bostad åt honom och hans familj fanns uppfört å det till inlösen ifrågasatta området den 1 januari 1919. Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen har riksdagen vid upprepade tillfällen avvisat motionsvis framställda yrkanden om framflyttning av denna tidpunkt. I den nu föreliggande motionen yrkas en mera vittgående ändring, nämligen att förenämnda tidsbestämning helt slopas. En dylik lagändring skulle innebära, att ensittarlagen, som har till syfte att åstadkomma en övergående reglering av vissa vid den ursprungliga ensittarlagens tillkomst föreliggande missförhållanden, komme att helt ändra karaktär och förvandlas till en ren expropriationslag. Införandet av en expropriationsrätt för nyttjanderättshavare i dessa fall skulle med all sannolikhet medföra, att sådana upplåtelser på nyttjanderätt varom här är fråga komme att helt förhindras.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa, att förevarande motion icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.»

Reservation hade avgivits av, utom annan, herr *Hage*, vilken ansett, att utskottets utlåtande bort hava den lydelse, reservationen visade, och avslutas med en anhållan, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att Kungl. Maj:t måtte låta utreda, huruvida och i vilken omfattning det alltjämt existerade ensittarlägenheter, där nyttjanderättsinnehavare tillhörigt bostadshus, som lämnade nöjaktig bostad åt honom och hans familj, visserligen

*Om ändring i den s. k. ensittarlagen. (Forts.)*

icke funnits uppfört å det till inlösen ifrågasatta området den 1 januari 1919 men likväl funnits uppfört så lång tid, att rimliga skäl kunde anföras för att tillerkänna nämnde ensittare rätt att få friköpa området, samt att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, vartill utredningen kunde giva anledning.

Herr **Hage**: Herr talman! Andra lagutskottet har avstyrkt en motion, som väckts av herr Jonsson i Skutskär i andra kammaren, vari påyrkas en viss ändring i den s. k. ensittarlagen. Enligt denna lag, sådan den är utformad genom 1925 års riksdagsbeslut, gäller att en ensittare har rätt att inlösa den av honom innehavda lägenheten, under förutsättning att han hade ett tillfredsställande bostadshus uppfört på lägenheten den första januari 1919. Nu yrkar herr Jonsson att ändring skall ske i lagen på det sättet, att om vederbörande ensittare har haft en sådan bostad uppförd under längre tid än tio år, skall han ha rätt att lösa till sig lägenheten.

Jag har mot utskottets avstyrkande utlåtande avgivit en reservation. Jag har för övrigt gjort det vid flera föregående tillfällen, då denna fråga varit föremål för behandling inom utskottet, men jag vill först och främst påpeka, att min reservation icke går ut på ett bifall till motionen. Jag har i utskottet och i reservationen deklarerat, att innan man beslutar en så radikal ändring i lagstiftningen, som motionären föreslår, måste man först göra en utredning och taga reda på om det nu existerar ett mycket stort eller någorlunda stort antal ensittarlägenheter, där ensittaren har haft bostad uppförd på lägenheten så länge, att det kan vara motiverat att låta honom åtnjuta denna rätt att inlösa egendomen. Om den saken har man ingen vidare klarhet, men det finns stor anledning att tro att det runt om i landet existerar ett flertal sådana ensittarlägenheter, där det har funnits ett bostadshus uppfört så länge, att det borde motivera en rätt för ensittaren att få inlösa lägenheten.

Jag gör detta påstående, icke minst därför att det har motionerats år från år i riksdagen angående denna sak. Sedan den nya lagen kom till 1925, har det väckts motioner 1933, 1934, 1937, 1943 och nu i år om ändringar i lagen. Det är att märka, att dessa olika motioner ha väckts av riksdagsmän från olika delar av landet. 1934 väcktes motioner av nuvarande statssekreteraren Weijne och en frisinnad representant i andra kammaren, herr Danielsson i Mörlanda, bägge representerande Västergötland. 1937 väcktes en motion av herrar Jonsson i Haverö och Mäler, som representera Västernorrland, 1943 väcktes motion av herrar Wagnsson och Magnusson, som bägge representerade Kalmar län, och i år har det nu väckts en motion av en ledamot som representerar Uppsala län. När det nu undan för undan har väckts motioner om ändring i lagen, tycker man sig ha anledning tro, att det åtminstone i de delar av landet, från vilka dessa motioner komma, existerar ensittarlägenheter, där ensittaren har haft ett hus uppbyggt på lägenheten så länge, att han tycker att han borde ha rätt att få inlösa lägenheten i lika hög grad som de, som haft en bostad uppförd på en jordegendom den 1 januari 1919.

Härtill kommer att man vid samtal med representanter här i riksdagen, som känna till dessa förhållanden, får veta att där och där finns en ensittare som har haft sitt hus uppfört mycket länge men som inte får köpa lägenheten. Visserligen hänvisas det till att frågan om inlösen kan ordnas genom frivilligt avtal, men ägaren av jorden vill i viss utsträckning inte sälja. När det är troligt att sådana fall förekomma, tycker jag att det vore rimligt, att riksdagen bifölle detta moderata yrkande om en förutsättningslös utredning för fastställande av, i vilken utsträckning ensittarlägenheter finnas kvar olösta.

Min utgångspunkt är alltså den, att jag, som jag också sagt i reservationen,

*Om ändring i den s. k. ensittarlagen. (Forts.)*

gärna ser att uppgörelser mellan jordägaren och ensittaren ske på frivillighetens väg. Men när det visar sig att det inte sker i en massa fall, vore det rimligt, att det åstadkommes en utredning i det avseende som jag nyss angav. Sedan denna utredning skett genom Kungl. Maj:ts försorg, vill jag överlämna åt Kungl. Maj:t att bedöma, huruvida det finns anledning att lägga fram en proposition för riksdagen. Jag menar alltså, att om utredningen skulle visa, att det finns så många ensittarlägenheter i landet av ifrågavarande slag, där man borde ge innehavarna lösningsrätt genom en ändring i lagen, då är det rimligt att Kungl. Maj:t lägger fram ett förslag exempelvis av det innehållet, att frågan om lösningsrätt skall bedömas med hänsyn till huruvida bostad fanns uppförd exempelvis år 1925 eller kanske något senare år i stället för som nu den 1 januari 1919. Jag har således inte tänkt mig, att man skulle gå så långt som motionären föreslagit eller att det bara skulle fordras att vederbörande suttit tio år på lägenheten. Jag vet att det finns en massa ensittarlägenheter, som ha varit upplåtna en tämligen lång tid. Kan det konstateras att brukaren suttit 20 eller 25 år eller någonting i den stilen på lägenheten, tycker jag att det vore rimligt, att han får lösningsrätt. Men finner man vid en utredning, att det endast är fråga om ett mycket ringa antal lägenheter, låter Kungl. Maj:t naturligtvis bli att lägga fram något förslag.

Det är alltså inte på något sätt fråga om ett bifall till motionen, utan endast ett försök att få den här saken klarlagd. Jag har talat med folk som sagt att om det nu blir avslag, skola de komma tillbaka nästa år och ånyo väcka motion i ämnet. För att undvika detta ständiga motionerande och dessa diskussioner av saken, vore det lämpligt med ett klarläggande av frågan. Det är möjligt att en utredning skulle visa, att det endast är fråga om ett ringa antal lägenheter, men då skulle det antagligen medföra, att det inte skulle bli några sådana här motioner i fortsättningen.

Jag skall med det anförda be att få yrka bifall till klämman i min reservation. Jag vet visserligen att, som saken nu ligger till, det är utsiktslöst. Men jag tycker att den här saken har varit föremål för så mycket diskussioner och irritation ute i bygderna, att det vore rimligt, om saken på något sätt kunde redas ut. Det är från den utgångspunkten som jag ber att få yrka bifall till reservationen.

**Herr Norman:** Herr talman! Som ledamöterna hörde, går herr Hages reservation ut på någonting helt annat än motionären begär. Utskottsmajoriteten har inte ansett det vara lämpligt att i anknytning till motionen ta något sådant initiativ som herr Hage påyrkat inom utskottet. Herr Hage har visserligen gjort gällande, att det är en så ringa sak han kräver, att han tycker att man borde tillmötesgå honom, men frågan är nog av litet större betydelse än herr Hage gjorde den till i sitt anförande.

När ensittarlagen antogs, var läget det, att en hel del människor här i landet riskerade att få gå ifrån sina hem eller i varje fall påläggas så tunga bördor, att de inte kunde skäligen bära dem. Det var en mycket vanlig upplåtelseform för nyttjanderätt förr i tiden, att den, som ville bygga sig en liten stuga, fick nyttjanderätt på arrende under en tid av 50 år. Det har varit många sådana upplåtelser, där tidpunkten närmat sig för nyttjanderättens upphörande och där ägaren av marken — det var kanske helt annan ägare än den som från början upplåtit marken — hade möjlighet att begära oskäligt tunga arrendeavgifter i fortsättningen, om byggnaden skulle få stå kvar. Det var ett stort socialt problem, hur man skulle ordna det för dessa många ensittare, som då befunno sig i en ganska riskfull situation. Då kom ensittarlagen till och



*Om ändring i den s. k. ensittarlagen. (Forts.)*

gav möjlighet för det stora flertalet av dessa lägenhetsinnehavare att få sitt hem på en fastare grund än tidigare.

När vi nu kommit så här långt fram i tiden efter 1919, är det klart att det kan finnas en hel del upplåtelseformer, där det kanske finns risk för att det föreligger en liknande situation som den som förelåg 1919. Det är detta, som man skall utgå från enligt min uppfattning. Herr Hage däremot vill att man skall undersöka, hur många det är, som ha sina stugor på ofri grund, och där-efter lagstifta. Nej, man skall se efter, om dessa människor riskera att förlora sina hem, d. v. s. att bli vräkta från marken med skyldighet att ta bort byggnaden. Att de sitta på ofri grund, är i och för sig självt intet socialt problem. Det kunna de gärna göra hur länge som helst, blott de få sitta under något så när trygga former. Men skulle de riskera att få sig pålagda så stora tunga i form av arrendeavgifter, att de inte ha förutsättningar att bibehålla arrendet, utan riskera att bli vräkta, blir frågan av en annan karaktär än vad den för närvarande förefaller att vara. Då är det mycket tänkbart att statsmakterna måste ingripa för att ge det behövliga sociala skyddet.

Utskottet har således inte principiellt ställt sig avvisande mot den tanke, som herr Hage här närmast fört fram, att man skulle undersöka, huruvida tidpunkten i vad gäller ensittarlagens tillämpning skulle kunna framflyttas eller inte. Det spørsmålet ha vi inom utskottet inte haft anledning att i detta sammanhang pröva. Men utskottet har vänt sig bestämt mot den tanke, som kommer fram i motionen, vilken skulle innebära, att vi stifta en lag, som medför expropriationsrätt för varje innehavare av en byggnad på ofri grund, som han innehaft en viss tid. Det är nog en rätt ömtålig sak att rikta uppmärksamheten på att det eventuellt kan komma att införas sådana lagbestämmelser, ty resultatet blir givetvis, att markägarna bli allt ovilligare att medge upplåtelseformer av detta slag.

Nu ha ju på den sista tiden människorna i allt större utsträckning börjat intressera sig för att på sin fritid vistas ute i naturen, och då vilja de också gärna ha ett litet krypin, där de kunna rasta och söka tillfälligt skydd. Industriarbetarna i städerna och i samhällena vilja gärna skaffa sig en liten stuga vid en sjöstrand, vilket de också haft möjligheter till i stor utsträckning. Dessa små sommarstugor äro ju någonting helt annat än en vanlig bostad och borde, tycker man, inte ha något sammanhang med det föreliggande spørsmålet, men det ha de faktiskt. Jag har en personlig erfarenhet av den saken. Jag ville en gång i tiden bygga mig en liten sommarstuga på en holme i en sjö — marken tillhörde Västmanlands läns landsting. Det fanns ett skyddshem där, numera ett statens yrkeshem. Jag hemställde hos styrelsen att få uppföra en liten stuga på holmen och förklarade mig villig att betala en liten arrendeavgift per år för denna förmån. Dåvarande landshövdingen i Västmanlands län var ordförande i styrelsen, när detta ärende behandlades. Han sade: »Låt Norman disponera holmen och bygga sin stuga, men vi skola inte ta någon arrendeavgift, ty det kan komma en ny ensittarlag, som kan komplicera äganderätts-historien.» Så resonera nog ägare av mark i allmänhet, även när det gäller dessa små sommarstugor, och skulle det visa sig tendenser till att riksdagen vill lagstifta i den riktning motionären föreslagit, tror jag det skulle vara det samma som att stadga ett förbud mot dylika upplåtelseformer, vilket inte kan vara vare sig önskvärt eller på annat sätt lämpligt.

Nu syftar ju inte herr Hage, såsom jag sade, i samma riktning som motionären, utan han tänker på dessa gamla ensittare av samma karaktär som de, som fingo en social förmån genom lagstiftningen 1919 och sedan 1925, men som uppfört sina stugor efter den lagstadgade tidpunkten. Jag säger ännu en gång, att det här inte är fråga om huruvida det finns dylika upplåtelseformer

*Om ändring i den s. k. ensittarlagen. (Forts.)*

och människoboningar, utan frågan är, om dessa nyttjanderättshavare verkligen befinna sig i en riskfylld ställning just nu. Det ha vi inte vid något tillfälle, då vi behandlat detta ärende, fått belägg för. Vi ha inte tidigare haft några faktiska exempel att hålla oss till, och det ha vi inte haft vid detta tillfälle heller.

Skillnaden mellan herr Hages ståndpunkt och utskottsmajoritetens ligger däri, att utskottet vill ha fakta att ta på, innan det förordar några åtgärder från riksdagens sida, medan herr Hage vill, att Kungl. Maj:t skall skaffa honom dessa fakta.

Jag hemställer om bifall till utskottets yrkande.

**Herr Hage:** Herr talman! Jag har just fått veta, att andra kammaren med 15 rösters majoritet har antagit min reservation. Den utgången borde ändå ge första kammaren någon liten antydning om hur pass angelägen denna sak är. Visserligen har första kammaren full rätt att självständigt fatta sitt beslut, men när i alla fall de motiv, som jag har framfört, visat sig vara av den styrka, att det blivit en så pass stor majoritet i andra kammaren för reservationen, förefaller det mig som om första kammaren borde låta sin betänksamhet fara.

Vad som begäres i reservationen är ju bara en förutsättningslös utredning. Kammaren intar genom att bifalla den ingen ståndpunkt till frågan, hur lagstiftningen skall se ut. Jag har bara sagt i denna reservation, att vi vilja ha reda på i vilken utsträckning ensittarlägenheter av ifrågavarande slag existera på olika håll i landet. På grundval av utredningens resultat får Kungl. Maj:t sedan lägga fram den proposition, som eventuellt befinnes lämplig. Det kan då tänkas, att utredningen giver vid handen, att tillräckliga skäl inte finnas för en lagändring på detta område.

Utöver detta vill jag säga till herr Norman, att jag i önskemålet om en förutsättningslös utredning även inbegriper, att det skall utredas, om situationen är sådan för dessa ensittare, att de riskera att bli vräktas. Men under alla förhållanden ha ju dessa ensittare en osäkrare ställning vis-à-vis jordägaren och överhuvud taget när det gäller att få behålla nyttjanderätten till sitt jordstykke, än om de ha möjlighet att tillösa sig marken, såsom riksdagen förut i viss utsträckning har medgivit. Detta är enligt min mening ett argument, som talar för att första kammaren bör intaga samma ståndpunkt som andra kammaren nu har gjort.

Men därutöver vill jag säga ytterligare en sak till herr Norman. Han nämnde någonting om att det kan hända, att jordägarna bli skrämde, om riksdagen börjar uppluckra lagbestämmelserna i detta hänseende, och att de rent av kunna tänka sig att lagstiftningen kommer att bli sådan, att en stadsbo, som lägger sig till med ett sommarställe på arrende, sedan skall kunna tilltvinga sig inlösen av detta sommarviste. Jag vill i det fallet säga, att varken den föreliggande motionen eller min reservation syftar till en sådan ordning. Det har aldrig varit fråga om att ensittarlagstiftningen skulle gå så långt, att en grosshandlare eller tjänsteman eller annan stadsbo, som lägger sig till med ett lantställe på ofri grund, skulle få tvångsrätt att av jordägaren köpa denna fastighet. Grundvalen för ensittarlagstiftningen var vid dess tillkomst och är alljämt både enligt motionen och reservationen, att på området skall vara uppförd en nöjaktig bostad, som användes året om, alltså inte ett sommarviste. Jag menar därför att det är fullständigt omotiverat, om jordägarna skulle hysa någon rädsla på grund av ett bifall till det utredningsyrkande, som nu har gått igenom i andra kammaren. Och jag hoppas, att aldrig någonsin en sådan uppfattning skall få majoritet i någon av riksdagens kamrar, att exempelvis en

*Om ändring i den s. k. ensittarlagen. (Forts.)*

stadsbo, som lägger sig till med ett sådant sommarviste, sedan skall få rätt att mot jordägarens bestridande lösa sig till detta område.

Jag tillåter mig att alltjämt yrka bifall till reservationen.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen jämlikt de yrkanden, som därunder framkommit, gjorde propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Hage vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Hage* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad andra lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 3, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Hage vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästes, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Hage* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 61;

Nej — 41.

Därjämte hade 1 ledamot tillkännagivit att han avstode från att rösta.

Föredrogos och bordlades Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 67 och 73.

Anmälades statsutskottets förslag till riksdagens skrivelse nr 29, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag åt tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46 till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport.

Skrivelseförslaget godkändes under förutsättning att utskottets hemställan i utlåtande nr 25 bifölles även av andra kammaren.

Herr *Gillström* erhöll på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Bristen på fossilt bränsle har under de gångna krigsåren berett det svenska folkhushållet de största svårigheter. Betydande extraordinära ansträngningar och ekonomiska insatser från samhällets sida och många enskildas samhällssolidariska medverkan ha icke helt kunnat ersätta denna brist genom framskapandet av vedbränsle ur landets skogar. De allvarligaste svårigheterna ha kunnat övervinnas endast tack vare ianspråktagandet för bränsleändamål av skogsprodukter, vilka under normala förhållanden måste anses alltför värde-

*Interpellation  
ang. uttag-  
ningen av  
massaved för  
bränsle-  
ändamål.*

*Interpellation ang. uttagningen av massaved för bränsleändamål.* (Forts.)  
fulla för att hamna i värmepannorna. I krigsårens bränsleanskaffningsplaner har nämligen den s. k. massaveden, trävaruindustriens viktigaste råvara, ingått som en väsentlig och tyvärr i mycket stor utsträckning anlitad reserv. Vederbörande myndigheter ha ägt — och äga alltjämt — rättighet att för bränsleändamål disponera 25 procent av varje års massavedsdrivningar i norra Sverige, 50 procent i mellersta och södra Sverige, ett medgivande som givetvis inneburit ett kännbart intrång i den redan förut knappa tillgången på råvara för vår viktigaste exportindustri. Men nöden har ju ingen lag, och för vitalare samhällsintressen har hänsynen till driftsmöjligheterna inom cellulosaindustrien fått vika.

Vad som i detta hänseende gällt under krigsåren gäller alltjämt. De senaste rapporterna om importen av fossilt bränsle ha icke varit uppmuntrande, och man nödgas därför tyvärr räkna med att den reserv i bränsletillgångarna, som massaveden utgör, även fortsättningsvis måste anlitas. Under sådana förhållanden förefaller det ytterst angeläget att de för vår bränsleförsörjnings ordnande ansvariga myndigheterna tillse, att icke landets otillräckliga bränsletillgångar av skilda slag utnyttjas för andra ändamål än de absolut ofrånkomliga. Det blir här fråga om en utan tvivel svår avvägning mellan olika intressen.

En dylik avvägning måste förutsättas ha skett, när de nu medgivna lättnaderna i varmvattenförbudet beslutats. Å ena sidan har härvid anmält sig vissa medborgares i och för sig vällovliga krav på att för bad och hushåll få använda varmvattenanläggningarna i de bostäder, som utrustats med sådana. Detta krav har tydligen omhuldats av en med städernas behov väl förtrogen pressopinion. Å andra sidan anmäler sig emellertid betydande nationella intressen, samlade kring anspråken på att massaveden endast i yttersta nödfall får användas som bränsle. Nu frågar man sig om behovet av varmvatten skapat ett nödfall av denna art.

Det fria varmvattnet kräver icke obetydliga bränslekvantiteter. Man har uppskattat dem till c:a 70 000 kbm pr månad. Då massaveden alltid måste anses utgöra den sista bränslereserven, och då man nu som förr synes räkna med att denna reserv måste tagas i anspråk, får det väl betraktas som givet, att varmvattenförbudets temporära upphävande helt går ut över cellulosaindustriens råvarutillgångar. Detta torde bli fallet oavsett vilka andra bränslereserver, som kunna anvisas för varmvattenpannorna.

Vilka äro då de intressen som stå bakom kravet på att massaveden skall förbehållas sitt egentliga ändamål?

Det är överhuvud taget en styggelse att skogsbrukets värdefullaste produkter — det bästa virket, under svett och möda barkat i skogen — skola vräkas i värmepannorna. Men betydligt allvarigare är, att tillgången på dessa produkter redan utan detta ianspråktagande är otillräcklig. Detta är alldeles särskilt förhållandet i mellersta Norrland, där industrien sedan länge dragits med stora svårigheter beträffande sin råvaruförsörjning. Allvarliga rubbningar inom näringslivet och på arbetsmarknaden äro å denna anledning förutsedda och ha f. ö. redan visat sig. Vid en sulfittfabrik — Nyhamns i Sundsvallsdistriktet — har driften legat nere under större delen av kriget på grund av råvarubrist och det är föga troligt att den någonsin kommer i gång igen. Vid Kramfors ha permitteringar företagits i dagarna i syfte att säkra råvaruförsörjningen, men driftsstopp för råvarubrist torde ändock icke kunna undvikas vid denna fabrik under 1946 och 1947. Liknande utsikter för en närliggande framtid ha anmälts till länsarbetsnämnden beträffande flertalet övriga cellulosafabriker i Västernorrlands län. Betydande driftsavbrott med omfattande arbetslöshet och försämrade utkomstmöjligheter för de berörda arbe-

*Interpellation ang. uttagningen av massaved för bränsleändamål.* (Forts.)  
 tarna som naturlig följd förutses därför inom kort. De arbetargrupper och de industrikommuner, som här komma i fråga, ha redan tidigare hårt prövats av arbetslöshetens verkningar.

Det är emellertid icke enbart på grund av den otillräckliga tillgången på arbetskraft, som råvaran tryter. Råvarubristen är av betydligt allvarigare karaktär än som tillfällig företeelse vad mellersta Norrland beträffar. Detta har bl. a. framgått av riksskogstaxeringens hittills kända arbetsresultat, vilka bekräftat att virkesförråden i Norrland minskats på ett oroande sätt och att råvarubasen för industrien i mellersta Norrland numera icke alls svarar mot där befintlig trävaruindustri kapacitet. Däri ligger det allvarligaste mementot för denna industris framtida utveckling.

Inför dessa fakta frågar man sig i de berörda landsdelarna om det fria varmvattnet verkligen är ett så vitalt behov, att det måste tillfredsställas på bekostnad av cellulosaindustriens väsentliga råvara. Man frågar sig om detta behovs tillgodoseende är viktigare än en någorlunda ostörd drift vid industrier, som ge arbete och utkomst åt tusentals anställda och som ekonomiskt och handelspolitiskt i dessa tider utgöra en av vårt lands stora nationella tillgångar. Det måste ursäktas dem som känna läget på detta avsnitt av vårt svenska näringliv, om de inte förstå — man skulle helst vilja säga att de inte respektera — den opinion, som under dessa förhållanden krävt varmvattnets frigivande och inte heller förstå rimligheten i den avvägning, som lett till att denna opinion blivit bönhörd.

Vad jag nyss anfört om den statistiskt visade sammankrympningen av råvarubasen för mellersta Norrlands trävaruindustrier motsvaras av en utveckling i rakt motsatt riktning i södra och mellersta Sverige. Där ha virkesförråden enligt samma uppskattning samtidigt ökats. Med hänsyn härtill förefaller det som om bränslemyndigheterna vid sina uttag av massaved för bränsleändamål — jag avser här de absolut nödtvungna uttagen — skulle kunna söka en form att frånga de nu tillämpade principerna och i stället bättre anpassa anspråken efter tillgången i olika landsdelar. Ur transportsynpunkt skulle måhända en så genomförd brandskattning av skogsprodukterna också vara att föredraga.

Med vad jag sålunda anfört har jag velat motivera följande frågor till statsrådet Eriksson såsom närmast ansvarig för vårt lands bränsleförsörjning:

1) Har statsrådet observerat de allvarliga verkningar, som ett fortsatt uttag av s. k. massaved för bränsleändamål måste komma att få för det av denna råvara beroende näringslivet inom mellersta Norrlands underskottsområde?

2) Kunna dessa verkningar icke anses ur rikets synpunkt vådligare än de som uppkomma, om varmvattenförbudet under nu rådande förhållanden på bränslemarknaden strängt upprätthålles?

3) Är statsrådet beredd att undersöka, om inte de absolut ofrånkomliga uttagen av massaved för bränsleändamål i första hand böra ske inom de landsdelar, där enligt riksskogstaxeringens resultat virkesförråden äro större än den därav beroende industrien behöver?

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

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 1.24 eftermiddagen.

In fidem  
 G. H. Berggren