

Nr 550.

Av herr Sandberg m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 270, angående anslag till fraktlindring å jordförbättringsmedel.

I proposition nr 270 hemställer Kungl. Maj:t om ett extra förslagsanslag å 600,000 kronor till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg samt å statens automobillinje i norra Tornedalen av kalk, kalkstensmjöl och mærgel ävensom konstgödsel för jordbrukets behov.

I lantbruksstyrelsens å sid. 14—30 i propositionen återgivna utlåtande framhålls, att nu gällande regler, vilka gynna kalkbefraktningar på långa avstånd, numera, sedan kalktillverkning börjat i Norrland, visat sig mindre ändamålsenliga. Dessa regler möjliggöra och hava också utnyttjats för en konkurrens kalkproducenterna emellan, vars omkostnader helt få betalas av statsverket. Under år 1927 utgjorde förbrukningen av söderifrån (huvudsakligen från Västergötland och Närke med en kalciumoxidhalt hos den brända kalken av cirka 70 % och ett pris vid bruken av 20 kr. per ton) fraktad jordbrukskalk uti de fyra nordligaste norrländska länen 10,468 ton, för vilka fraktlindringen utgjorde 128,910 kronor eller i genomsnitt 12 kronor 30 öre per ton. Hade samma kalkmängd levererats till respektive orter från t. ex. Mattmar, vars kalk innehåller kalciumoxid till minst 90 % och betingar ett pris av 29 kr. per ton, skulle fraktlindringen icke ha uppgått till mer än 54,749 kronor eller 5 kronor 20 öre per ton kalk. I runt tal kostar således befraktningen av kalken söderifrån det svenska statsverket 7 kronor per ton mer, än om samma kalk levererats från Mattmar. Då lantmännen i allmänhet icke känna till olika kalksorters relativa värde, utövar den lågprocentiga kalken en kännbar konkurrens med den högprocentiga, till synes dyrare, men i verkligheten kanske billigare varan. Att stora svårigheter då möta för utvecklingen av kalkproduktionen inom Norrland synes vara tydligt, och med skäl torde det kunna sägas, att den nuvarande ordningen för statens understödsverksamhet på här ifrågavarande område innebär ett verkligt hinder för en annars antaglig utveckling av kalkindustrin i Norrland.

Departementschefen, som finner, att fortsatt anslag för fraktlindring å jordbrukskalk särskilt i stora delar av Norrland ännu torde vara erforderligt i syfte att stimulera till användande av kalk och även i övrigt vara till stor nytta, framhåller å andra sidan att det för staten givetvis är av intresse, att

kalken ej fraktas längre än som av omständigheterna nödvändiggöras, d. v. s. i regeln från närmast belägna kalkbruk. I sådant syfte föreslås att maximeringen för nettofrakten till Norrland borttages. Med hänsyn till det långa avståndet från Mattmars kalkbruk (som han anser kan vara i stånd att fylla hela Norrlands behov) till Tornedalen, som skulle medföra en fraktökning av mellan kr. 3: 50 och 4 kr. per ton, billinjen oberäknad, föreslår emellertid departementschefen, att vid befraktningar till stationer ovanför Boden, 758 km. från Mattmar, nettofrakten för hela transportvägen högst må motsvara nettofrakten för 850 kilometer eller omkring 95 öre per 100 kilogram (kr. 9: 50 per ton) vid leverans från kalkbruk i de fyra nordligaste länen. Då vid nuvarande bestämmelser kalkfrakten även till Norrlands allra nordligaste delar från kalkbruk, liggande norr om Västgötadistriktet (ung. 1,200 km. från Boden) utgör endast kr. 6: 50 per ton, uppstår sålunda en direkt fördyring av icke mindre än tre kronor per ton genom den i propositionen föreslagna förändringen av bestämmelsen om extra fraktlindring för kalktransporter till Norrland. Då detta förslag synes vara tämligen verkningslöst, för att ej säga rent hinderligt, för det av departementschefen angivna syftet »att stimulera till användande av kalk och även i övrigt vara till stor nytta», få vi hemställa om en sådan ändring, att vid leveranser från kalkbruk i de 4 nordligaste länen av jordbrukskalk till stationer inom samma län nettofrakten för jordbrukskalk m. m. för hela transportvägen högst må motsvara nu gällande maximinettokraktoner 6: 50 per ton (65 öre per 100 kilogram).

Då det icke torde kunna bestridas, att avskärandet av leveransmöjligheterna per järnväg från kalkbruk, utanför de fyra nordligaste länen, medför rätt stora risker för en fördyring av kalkpriset, om man, såsom departementschefen synes utgå ifrån, skulle tillgodose hela Norrlands kalkbehov från Mattmar, som därjämte genom sitt, åtminstone så länge inlandsbanan icke blivit färdigbyggd i förhållande till det övriga Norrland, avskilda läge, 129 km. på sidan om norra stambanan och Bräcke, måste förorsaka staten onödigt stora kostnader för fraktlindring. Det hade därför varit önskligt, att departementschefen nu kunnat framlägga den av riksdagen i skrivelse den 31 maj 1924 (nr 228) begärda utredningen angående bästa sättet att tillgodogöra i landets olika delar befintliga kalktillgångar, beträffande vilken i 1929 års statsverksproposition, under nionde huvudtiteln, (p. 80, sid. 171) utlovats, »att resultat skall föreligga inom den närmaste tiden». Emellertid äro sedan rätt många år åtminstone två stycken stora fyndigheter inom övre Norrland med mera än 90-procentig kalk kända, som skulle kunna förse åtminstone Västerbottens och Norrbottens län med så mycket kalk dess jordbruk under en lång tid framåt kan konsumera, utan att transportvägen behöver i något fall överstiga 350 km. I de allra flesta fall skulle transportvägen ej uppgå ens till de 220 km., som i det nu framlagda förslaget är den minimiväglängd, för vilken fraktlindring beviljas.

I norra delen av Skellefteå socken vid Kåge älv finnes en serie kalkfyndig-

heter, av vilka en utnyttjas av A/B Nordsvenska Kalkbruket vid en vid Högdalsås anlagd kalkugn med en kapacitet av 3,000 ton bränd kalk. Då avståndet till närmaste järnvägsstation, Jörn, dit landsväg leder, är 34 km. och kostnaden för transport med lastbil är cirka 8 kronor per ton, har produktionen hittills varit inskränkt till 1,400 à 1,500 ton, som avsatts till kringliggande kustland. Med denna inskränkta produktion ha inga anordningar för en billigare framforsling av den råa kalkstenen kunnat vidtagas och kalkpriset vid kalkugnen har ej kunnat sättas lägre än kr. 32:75 per ton. Om möjlighet bereddes till nedsättning av kalktransportkostnaden till närmaste järnvägsstation, skulle hela Västerbotten och södra delen av Norrbotten kunna tillgodoses med en utmärkt, nära magnesiafri kalk med över 90 % CaO. Efter norra stambanan räknat ligger Skorpedes järnvägsstation 325 km. från Högdal och 321 km. från Mattmar. Å inlandsbanan ligger Fiandberg (mellan Storuman och Vilhelmina) halvvägs mellan Högdal och Mattmar, 336 km. åt vardera hållet. Norrut är avståndet till Boden från Högdal 176 km. och från Mattmar 758 km., till Morjärv resp. 250 km. och 832 km., till Karungi resp. 317 och 899 km. och till Pajala resp. 480 och 962 km., varav billinjen från Övertorneå är 117 km.

Om avsättning per järnväg till de inre delarne av Västerbottens och Norrbottens län möjliggjordes, skulle produktionen kunna drivas med ugnens hela kapacitet och priset avsevärt nedsättas. Under de första åren torde ej mer än ett par lastbilar behöva gå i ständig trafik mellan Högdal och Jörn och trafiken lämpligen kunna ombesörjas av kalkbrukets ägare. Lämpligaste formen för fraktlindring torde här vara, att ett visst belopp per ton från Jörns järnvägsstation avsänd kalk (förslagsvis 5 kronor) finge avdragas vid erläggandet av likvid för järnvägsfrakten, beräknad från Jörn till mottagarens järnvägsstation. Då staten härigenom skulle undvika de ännu större fraktlindningskostnader, som uppkomme för den händelse kalken skulle ha tagits från Mattmar eller ännu längre söderut beläget kalkbruk och å andra sidan någon fraktlindring å själva järnvägsfrakten i regeln ej skulle ifrågakomma, då transportvägen för största delen av kalken skulle understiga 220 km., torde detta sätt att befrämja kalkens tillhandahållande vara det för staten billigaste.

Uti en vid 1917 års riksdag i första kammaren av herrar Asplund, Fagerlin och Bergqvist väckt motion nr 79 ang. utredning om en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne älvdalar till lämplig punkt å riksgränsbanan omnämnes en invid de redan under 1600-talet brutna järnmalmsgruvorna i Masugnsbyn vid landsvägen mellan Pajala och Kiruna ungefär mitt emellan dessa platser belägen större kalkstensförekomst av ung. 9 hektars blottad areal, som närmare beskrives i en vid motionen fogad bilaga M., till vilken vi be få hänvisa. Såväl i nämnda motion som uti en av herr Asplund vid 1929 års riksdag väckt motion I: 128 angående utsträckande av den av Kungl. Maj: t föreslagna automobillinjens mellan Övertorneå och Pajala trafik även å

landsvägarne mellan Övertorneå och Pajala å ena sidan samt Kiruna å andra sidan förbi bl. a. Masugnsbyn, Vittangi och Svappavaara har påpekats, vilken stor betydelse järnvägs- eller därmed likvärdiga kommunikationer efter nämnda vägar skulle få bl. a. för upphjälpande av jordbruket å dessa trakter, vilket i huvudsak är hänvisat till foderväxtodling å myrodlingar, som kräva stor och billig tillförsel av kalk och konstgödsel. I fall sådan tillförsel kunde komma till stånd, borde en ökad mjölk- och smörproduktion bliva möjlig på grund av de förmånliga priser, som kunde erhållas i de stora gruv-samhällena. I den senare motionen framhölls, att de stora malmtillgångar, som funnes å ovannämnda byars områden, genom statsingripanden vid olika tidpunkter, i samband med malmavtalen 1907 (Mertainen), 1908 (Svappavaara-fyndigheterna), 1922 och 1927 (fyndigheterna i Vittangi, Masugnsbyn, Kaurisvaara m. fl.), genom exportförbud å malmen bundits att ligga outnyttjade intill 1947, varvid dock undantag gjorts för Mertainen, ifall där samtidigt brytes malm för förädling inom landet. De bönder i dessa byar, som bevakat sina jordägarandelar, kunna givetvis, såsom varande både i minoritet på gruvstämma och utan medel och kommunikationer, varken bryta på sina egna gruvlotter eller avyttra desamma till andra. Men en sak hade de rätt att begära — att genom anordnande av kommunikationer åtminstone av så relativt billig art som en automobilinje med järnvägstariffer och i samtrafik med statens järnvägar, som garanterar dem bestämda fraktsatser, beredas möjlighet att ekonomiskt utnyttja sina övriga tillgångar i odlingsbar jord och skog.

I sitt utlåtande nr 9 sid. 28 till 1929 års riksdag förklarade statsutskottet, efter yrkande av *nuvarande finansministern Dahl*, som då var ledamot av dess fjärde avdelning, att »utskottet finner de i motionen anförda synpunkterna beaktansvärda och behjärtar därvarande befolknings svårigheter, i all synnerhet i den mån dessa kunna härledas från den nödtvungna hämning i utvecklingen, som den delvis under statens medverkan genom förda koncentrationer av gruvdriften till malmfälten vid Riksgränsbanan kan hava medfört. Såsom generalpoststyrelsen i ärendet framhållit, torde, vid ordnande av automobiltrafik i enlighet med föreliggande förslag, det böra prövas, huruvida ej postdiligenser, som bliva övertaliga vid indragning av linjen Övertorneå—Pello—Pajala, borde insättas i trafik mellan Pajala och Kiruna».

Då nu riksdagarna av 1929 och 1930 vardera beviljat anslag om tillhoppa 600,000 kronor för omnämnda automobilinje, men det av den i statsverkspropositionen för 1930 under Utgifter för kapitalökning, bil. 3, sid. 83—85, förebragta utredningen framgår, att anslaget icke torde behöva fullt tagas i anspråk enbart för tillgodoseende av trafikbehovet mellan Övertorneå och Pajala via Pello, synes det med hänsyn till statsutskottets ovan citerade, av riksdagen godkända uttalandet vara mycket lämpligt begärt, att de i anskaffningsplanen upptagna lastbilar, för vilka anslag beviljats, inköpas för att i den mån de icke behövas för den ordinarie trafiken å linjen Övertorneå—

Pello—Pajala, användas för transporter mellan Övertorneå eller Pajala å ena sidan samt de inre delarne av Finnbygden, Korpilombolo, Täreändö, Masugnsbyn, Vittangi och Svappavaara fram till Kiruna, som utgör den naturliga övre slutpunkten för norra Tornedalen, medan Pajala däremot måste betecknas som *övre ändpunkten för nedre Tornedalen*. Då en för anläggning av kalkugn i Masugnsbyn inom Jukkasjärvi socken bildad förening, som enligt uppgift av L. K. A. B:s disponent i Kiruna redan disponerar medel för halva anläggningskostnaden, efter det kalkens avsättning blivit säkerställd genom en sådan utsträckning av den statliga biltrafiken i norra Tornedalen, skulle komma att utan dröjsmål påbörja kalkbränning i Masugnsbyn, bleve statens utgifter för kalktransporter till övre delen av Norrbottens län minskade i långt högre grad, än den ökning i driftsförluster, som uppkommer genom automobiltrafikens utsträckning i angiven riktning. Längsta förekommande transport skulle bli från Masugnsbyn över Kiruna och Gellivare till Jokkmokk, 307 km., men när ännu felande 12 kilometer av landsvägen mellan Masugnsbyn och Gellivare blir färdigbyggda, förkortas denna transportväg omedelbart med 100 km. Till Haparanda via Övertorneå blir avståndet med lastbil 166 km. och med järnväg 72 km., tillsammans alltså 238 km. och till Vitvattnet, 250 km., alltså endast resp. 18 och 30 km. utöver de 220 km., för vilka ingen fraktlindring å kalk beviljas. Härav framgår, att om övre Norrbottens kalkbehov tillgodoses från Masugnsbyn, så inskränker sig statsverkets utgifter för fraktlindring å kalk uteslutande till den del av driftsförlusterna å automobilinjen i norra Tornedalen, som härröra av kalktransporterna å dess lastbilar. Då det emellertid av formella skäl icke torde vara möjligt att yrka bifall till det nu framställda önskemålet beträffande sättet för tillgodogörandet av kalkfyndigheterna i Masugnsbyn, måste vi inskränka oss till vad här nedan yrkas i detta hänseende.

Ehuru vi äro övertygade därom, att stora besparingar å anslaget skola uppstå genom de föreslagna anordningarna, som måste betydligt förkorta transportvägarna för jordbrukets produktionsmedel vad övre Norrland beträffar, anse vi oss likväl böra föreslå en viss täckning av de med ett antagande av vårt förslag förbundna utgifterna. Vi hemställa, att för ändamålet anvisas ett be-
lopp, som motsvarar den i propositionen beräknade besparing, som skulle uppstå genom indragning av nu utgående extra fraktlindring för Norrland eller 70,000 kronor.

Vi hemställa alltså, att riksdagen ville, i anledning av Kungl. Maj: ts proposition nr 270, för sin del besluta,

1) att vid leverans av jordbrukskalk från kalkbruk i de fyra nordligaste länen till stationer inom dessa län nettofrakten högst må motsvara nu gällande maximinettofrakt 65 öre per 100 kilogram (kr. 6: 50 per ton);

2) att vid leveranser till järnvägsstation inom Västerbot-

tens och Norrbottens län från Högdals kalkbruk över Jörns station må å järnvägsfrakten beviljas avdrag till täckande av viss del av kostnaden för biltransporten av kalken från kalkbruket till Jörns station, förslagsvis med högst 50 öre per 100 kilogram;

3) att för tillgodoseende av kalkbehovet inom Tornedalen och övre delen av Norrbottens län i övrigt enahanda avdrag måtte beviljas vid frakt av kalk från Masugnsbyns kalkfyndighet över Övertorneå, Pajala, Kiruna och Gellivare;

4) att för täckande av härigenom uppstående särskilda kostnader anvisa ett extra förslagsanslag av 70,000 kronor utöver det i propositionen nr 270 begärda anslaget av 600,000 kronor.

Stockholm den 8 april 1930.

Reinhold Selberg.

Ernst Hage.
P. J. Näslund.

O. E. Sandberg.
Ant. Wikström.