

Nr 306.

Av herr **Asplund** och herr **Johansson, Johan Peter**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa åtgärder till det svenska jordbrukets stödjande.

Uti en med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 108 väckt motion, I: 286, har herr Gabrielsson hemställt, att med bifall till sagda proposition, i vad den avser införande av tull å havre, riksdagen måtte för budgetåret 1930/1931 ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett belopp av 600 000 kronor, att användas såsom fraktbidrag å havre till de fyra nordligast belägna länen att utgå efter huvudsakligast de grunder motionären i motionen uppdragit.

Motionären synes hava gjort antagandet av den av Kungl. Maj:t föreslagna tullen å havre, medförande en allmän fördyring av fyra kronor per 100 kilogram, till en oeftergivlig förutsättning för den föreslagna fraktlindringen å havre, som han vill finansiera med den föreslagna havretullen, begränsa att gälla endast järnvägsfrakter från Sala eller stationer söder därom till de fyra nordligaste länen och tillerkänna endast medlemmarna i där befintliga *jordbrukskooperativa sammanslutningar*, till vilka han räknar centralföreningarna i Sundsvall, Östersund, Umeå och Luleå jämte befintliga lantmannaföreningar med ett medlemsantal uppgående till över 5 000. Alla övriga havrekonsumenter, såväl hästägare som andra, skulle sålunda uteslutas från rätten att komma i åtnjutande av lindring i den föreslagna havrefördyringen. Vidare skulle alla havreproducenter norr om Sala utestängas från genom fraktlindring förbättrade avsättningsmöjligheter, varemot motionären icke synes hava något emot att medgiva sådan för de havreimportörer, som importera till hamnar söder om samma Sala och vidarefordra importhavren per järnväg till Norrland.

För vår del anse vi kraftiga fraktlindringar med anlitande av statsmedel för täckande av därigenom uppkomna driftsförluster vara ett synnerligen lämpligt medel att underlätta avsättningen av produktionsöverskottet i en viss del av landet till sådana landsdelar, som hava ett större behov av ifrågavarande varor. I fråga om havre är ju förhållandet, att först söder om Dalälven börjar vårt land visa något produktionsöverskott, medan däremot ju längre norrut man kommer produktionen av mogen havre minskar, så att den slutligen icke täcker utsädesbehovet ens för den grönfoderhavre, som odlas, samtidigt som den viktigaste norrländska näringsgrenen, skogsbruket, har ett synnerligt stort behov av havre till så billigt pris som möjligt, särskilt med hän-

syn till den våldsamma dumping på trävarumarknaden, som nu föres från rysk sida. Såsom framgår av bifogade tabell¹ var i medeltal under åren 1923—1927 det tillsläppta flottgodset i Norrbygdens och Mellanbygdens vattendomstolsområden, d. v. s. hela landet norr om södra gränsen för Ljusnans flottledsområde eller de fyra nordligaste länen, Hälsingland och mindre delar av Gästrikland och Dalarna 53,4 miljoner kubikmeter eller 75,1 % av allt flottgods i hela landet. Bemärkas bör, att detta virke på grund av ofta dryga flottningskostnader icke tål så höga utdrivningskostnader, alltså bl. a. höjda havrepriser, som annat virke, som kan avsättas direkt utan flottning. Havreproduktionen inom den huvudsakliga delen av nämnda område, de fyra nordligaste länen, var 1928 10 350 ton eller 0,83 % av landets hela produktion. Då till utsäde för hela den samma år odlade havrearealen, däri inräknat även grönfoder, torde åtgå närmare 6 000 ton, blir ju återstoden för konsumtion en ren obetydlighet, litet över 4 000 ton eller, fördelat på alla de 66 575 hästar, som 1927 funnos inom de fyra nordligaste länen, litet över 60 kg per häst, motsvarande ungefär en veckas spising för en i fullt arbete varande timmerhäst. Medräknas även den kvantitet, som här antagits behövas till utsäde, blir produktionen per häst 155 kilogram, medan motsvarande siffra för Gävleborgs län var 1 436 kilogram och för Kopparbergs län 1 719 kilogram. För hela landet var produktionen per häst räknat 1 110 kilogram. Dessa siffror, som givetvis icke äro avsedda att visa konsumtionen per häst, då i desamma ingå jämväl all annan konsumtion jämte utsäde av svensk vara, torde likväl giva vid handen, att landet söder om Dalälven i stort sett är för avsättningen av sitt havreöverskott hänvisad till landet norr om samma älv. Då överskottet växer ju längre man kommer söder om Dalälven och bristen tilltager med avståndet norrut, kan ett utjämnande av överskott och brist inom landet ernås endast genom den förkortning av de långa avstånden, som vinnes, ekonomiskt sett, genom låga frakter. De relativt största behoven av havre visa sig givetvis, där havreodlingen uteslutande avser grönfoder men där samtidigt skogsdrivningarna äro störst, d. v. s. i de längre från kusten belägna delarna av Norrland, alltså trakterna mellan norra stambanan och inlandsbanan samt väster om denna. Genom en större fraktnedsättning vinnes också för dessa trakter större möjlighet för den svenska havren att göra sig gällande gent emot den importerade, som utom sjöfrakten har att bära omlastning och järnvägsfrakt eller bilfrakt långa vägar inåt landet, men som givetvis icke avses att komma i åtnjutande av den ifrågasatta fraktmindringen.

I returfrakt med det ökade antal järnvägsvagnar, som skulle komma att dirigeras till övre Norrland, skulle, om härvidlag även nedsatta frakter tillämpades, kunna försändas stora kvantiteter av exempelvis träkol, tackjärn m. fl. produkter av övre Norrlands stora naturtillgångar, vilka för närvarande på grund av de långa avstånden till vidareförädlade verk i

¹ Överlämnas till vederbörande utskott.

södra Sverige icke kunna finna användning, men eljest skulle giva såväl befolkningen i Norrland som industriarbetarna söderut ökade arbetstillfällen och utjämna »handelsbalansen» mellan norr och söder, ävensom utåt stora världen. I detta hänseende hänvisas till de i första kammaren väckta motionerna nr 142 år 1929 och 187 år 1930.

Vi förstå till fullo, att man här kommer att anmärka, att en sådan fraktlindring skulle orättvist belasta de s. k. skattebetalarna och befria konsumenterna från den eljest ofrånkomliga fördyringen genom den föreslagna tullen. Vi vilja härtill invända, att så länge konsumenterna utöver den del av tullskyddet, som kommer producenterna till godo, belastas med stora belopp, f. n. över 150 miljoner kronor om året, som inflyta i tullinkomster och direkt komma skattebetalarna till godo i form av lägre direkt skatt, så kunna dessa icke med någon som helst rätt göra gällande, att en subvention, som ger skydd åt producenterna utan att fördyra varan för konsumenterna, belastar deras debetsedlar. Den utgör helt enkelt en ringa korrigerings i det felaktiga utnyttjandet av en konsumenterna åvilande börda till det ändamål, vartill den blivit pålagd, och en viss inskränkning av det alldeles oberrättigade bidrag skattebetalarna fått av konsumenterna vid sidan av detta ändamål. För övrigt bör bemärkas, att möjliggörandet av en fortsatt avverkning av skogarna i särskilt övre Norrland är ett direkt statsintresse av första ordningen. Ensamt inom Norr- och Västerbottens län kommo 1927 54 % av det totala tillsläppta flottgodset från statens skogar och motsvarade 56 % av allt å kronans skogar avverkat virke samt 51 % av hela behållningen från desamma eller ungefär 8,6 miljoner kronor.

Det är på grund av den knappa tiden icke möjligt för oss att ingå på några kalkyler över behovet av anslag. Ej heller kunna vi utförligare precisera, under vilka villkor en fraktlindring bör få åtnjutas. Den torde emellertid böra begränsas till att avse endast varor, för vilka företes bevis om svenskt ursprung, ävensom längre transportväg, förslagsvis minst 400 km, och möjligen endast få gälla försändningar om hel vagnslast. Vi anse vidare, att man icke bör inskränka sig till fraktlindring för havre, utan medtaga även andra lantmannaprodukter, där sådan behöves för att möjliggöra avsättning av överskott till längre bort belägna trakter, där brist förefinnes. Med denna utvidgade användning torde anslaget böra sättas till åtminstone två miljoner kronor. Under åberopande av ovan anförda få vi alltså hemställa,

att riksdagen ville, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 108, oberoende av huruvida däri gjorda framställningar till någon del bifallas eller ej, till fraktlindring för jordbruksprodukter av olika slag, utöver vad som kan finnas med statens järnvägars ekonomi förenligt, där avsättning av befintligt produktionsöverskott måste sökas på

längre håll från produktionsorten, förslagsvis mer än 400 kilometer, bevilja ett förslagsanslag av två miljoner kronor för budgetåret 1930/1931.

Stockholm den 18 mars 1930.

C. I. Asplund.

J. P. Johansson.