

**Nr 293.**

Av herr **De Geer**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 287, angående anslag till anordnande av lastnings- och lossningsanläggningar för sockerbeter m. m.

I kungl. proposition nr 287 föreslås anslag på tillsammans 2.150.000 kr. för lastnings- och lossningsanordningar för sockerbeter. Anslagen anses framför allt motiverade av nu rådande exceptionella förhållanden i betdistrikten. Man kan sålunda under den förestående höstkampanjen riskera såväl brist på arbetskraft som på motorbränsle. Den senare omständigheten kommer att medföra, att väsentligt större kvantiteter betor än hittills komma att transporteras per järnväg. Då dessa transporter i och för sig äro mer arbetskrävande än biltransporter, komma härigenom anspråken på arbetskraft att stegras. För att förebygga en kritisk situation under höstens betkampanj anses därför enligt propositionen nödvändigt, att arbetsbesparande anordningar såsom bryggor och hissordningar anläggas vid de större inlastningsstationerna. Till dessa, som väsentligen skola bekostas av statsmedel, äskas anslag å 2.150.000 kr., varav endast 400.000 kr. utgå som låne-medel med återbetalningsskyldighet.

Man måste verkligen ifrågasätta, huruvida så stora anslag kunna anses motiverade för att möta en situation, som kanske endast är tillfällig. Hittills har utvecklingen gått i den riktningen, att biltransporter av betor allt mer fått ersätta dylika per järnväg. Det är att förutse, att utvecklingen alltjämt kommer att följa denna linje på grund av de fördelar, som framför allt ur arbetsbesparande synpunkter äro förenade med biltransport. När den nuvarande exceptionella situationen är över, har man sålunda anledning förvänta, att bettransporterna i stigande utsträckning övergiva järnvägarna för att återgå till bilarna.

Genom de anordningar, som föreslås i propositionen, komma emellertid bettransporterna att bindas vid järnvägarna, d. v. s. vid ett åtminstone i vissa fall ur ekonomisk synpunkt mindre gynnsamt transportmedel. Kan det verkligen vara klokt av statsmakterna att på grund av en tillfällig situation bidra till skapandet av permanenta anläggningar, vilka motverka en annars naturlig utvecklingstendens? Kunna icke de tillfälliga svårigheterna övervinnas med andra och för staten mindre kostsamma medel? En allmänt vedertagen ekonomisk princip är, att reservkraft eller andra anordningar, som endast under korta perioder tagas i anspråk, böra vara billiga i anläggningskostnader, under det driftskostnaderna hellre få stiga i höjden. Den kungl.

propositionen går i detta fall in för en rakt motsatt ekonomisk princip. Genom densamma bindas stora belopp i anläggningar, vilka kräva förräntning och amortering. Vore det icke sundare ekonomi att i stället lämna ett bidrag till täckande av de högre arbetskostnaderna tillsvidare endast för den förestående kampanjen? Den senare tidens ofantliga anslag till ett flertal ändamål, där de ekonomiska synpunkterna måst träda i bakgrunden, ha medfört en farlig tendens att förbise dessa synpunkter även i de fall, där de alltjämt böra tillmätas avgörande vitsord. Den här berörda kungl. propositionen är ett typiskt exempel på denna tendens.

Ingen torde våga göra gällande, att icke årets betkampanj kan klaras utan här föreslagna åtgärder. Den som haft tillfälle att resa genom Polen, Ungern eller Tjeckoslovakien under en betkampanj kan vitsorda, vilka ofantliga kvantiteter betor, som inlastas vid stationerna utan några som helst hjälpanordningar. Våra svenska odlare komma även att finna medel att lasta betorna fast arbetet blir hårt och kostnaderna högre. Att statsmakterna på något sätt stödja och stimulera detta arbete kan även i dagens läge anses motiverat. Om i stället för de stora anslagen till nyanläggningar beviljas vissa bidrag för bettransporter per järnväg, komma betodlarna icke att göra någon ekonomisk förlust. Dessa bidrag böra begränsas till transporter över de stationer, vid vilka nyanläggningar enligt propositionen förutsetts. Då omfattningen av dessa transporter icke angivits, ställer det sig svårt att föreslå något exakt bidragsbelopp. En annuitet ränta och amortering efter 12 % å de planerade anläggningarna uppgår till 258.000 kr. Om detta belopp fördelas på det tonnage betor, som fraktas över stationerna ifråga, är det icke uteslutet, att betodlarna hellre taga detta bidrag än att under en lång följd av år frakta sina betor per järnväg med ty åtföljande kajavgifter eller dylikt. I dagens situation kan givetvis ett något högre belopp än ett års annuitet lämnas som bidrag, om en utredning visar, att betodlarna härigenom icke erhålla skälig ersättning för sina extra kostnader. I denna motion föreslås ett belopp av 300.000 kr.

En annan synpunkt, som i detta sammanhang icke får förbises, är de konsekvenser på andra områden, som ett beslut i enlighet med propositionen kan medföra. Jag skall här anföra endast ett dylikt fall, som onekligen har slående likhet med sockerbetornas transportproblem. Det gäller transporter av träkol till järnbruken. Förr transporterades träkolen utslutande per järnväg, om man bortser från de träkol, som producerades i brukens omedelbara närhet. Så är fortfarande fallet med de norrländska kolen, under det bergslagskolen i allt större utsträckning fraktas till bruket per lastbil. En följd av detta har blivit, att kollastbryggorna vid de mellansvenska stationerna i stor utsträckning fått förfalla och flerstädes helt bortrivits. Redan nu ha allvarliga farhågor framkastats för den förestående vinterns kampanj, om biltransporter icke längre kunna komma ifråga på detta område. Det bör betonas, att det härvid i stor utsträckning är fråga om smärre skogsägare,

vilka svårligen kunna ikläda sig några större kostnader för upprättandet av nya kolbryggor eller andra lastningsanordningar. I allmänhet har man nog räknat med att en ökad användning av gengasbilar skall lösa problemet. I vissa fall ha andra provisoriska anordningar förutsetts. Ett bifall till kungl. propositionen nr 287 leder lätt till liknande krav från kolproducenterna i Bergslagen. Däremot kan knappast ett begränsat bidrag, som föreslås i denna motion, tagas som intäkt för dylika framställningar.

Med stöd av här ovan anförda motivering får jag därför hemställa,

att riksdagen med avslående av kungl. propositionen nr 287 måtte till täckande av vissa betodlarnas merkostnader för järnvägstransporter under 1940 års kampanj anslå ett belopp av 300.000 kr.

Stockholm den 4 juni 1940.

*Gerard De Geer.*

