

Nr 406.

Av herr **Andersson** i Hedensbyn **m. fl.**, om *anslag till nedsättning av järnvägsfrakten å träkol från Norrbotten till mellansvenska bruk.*

I fråga om avsättningsförhållandena för skogsprodukter torde Norrbottens län av kända skäl vara det mest missgynnade i Sverige. Rotvärdet är sålunda genomsnittligt lägre än i övriga landsdelar, och det förhåller sig t. o. m. så, att en mycket stor del av virkesförrådet i skogarna under normala konjunkturen icke alls är avsättningsbar. För att få skogsmarken att producera värdefullare virke är det därför ofta nödvändigt avlägsna dylik mindervärdig skog, och staten har av denna anledning i stor omfattning beviljat bidrag för utfällning av dylik skog i de fall, då den icke kan ekonomiskt tillgodogöras.

Genom de av krisen framskapade förhållandena med avseende på bränsleförsörjningen och efterfrågan på träkol har en tillfällig och rätt så avsevärd förbättring inträtt i fråga om avsättningsmöjligheterna för mindervärdig skog, varigenom även för Norrbottens vidkommande möjliggjorts att, till båtnad för den framtida skogsavkastningen, övergå stora arealer med bortrensning av skräpskog utan anlitande av statsbidrag. I många fall har t. o. m. ett icke föraktligt rotvärde kunnat erhållas genom kolning av under vanliga förhållanden värdelös skog. Ännu återstår emellertid ofantligt mycket att göra inom Norrbotten, innan förhållandena kunna anses tillfredsställande i fråga om skräpskogens borttagande, och vad kolvedstillgången beträffar är denna ännu tillräcklig för att räcka under en längre tid även vid så stark efterfrågan som intill sistlidna sommar varit fallet.

I fråga om avsättningsmöjligheterna för träkol, särskilt till järnbruken, ha dock förhållandena, även efter det markerade uppsvinget år 1937, varit utsatta för upprepade och häftiga växlingar i de norra landsdelarna, ett förhållande, som i längden måste inverka menligt för både köpare och säljare av träkol. Då järnbruken trots sig behöva kol, har sålunda priset på en gång kunnat springa i höjden; då behovet ansetts vara mindre, kunna köpen plötsligt ha helt avstannat utan föregående varning. För närvarande är ju kolhandeln praktiskt taget död i Norrbotten. Följderna av ett sådant system i fråga om kolhandeln, som här beskrivits, måste ofrånkomligt bli väsentligt ökade framställningskostnader för träkolen. Den producent, som icke vet huru länge han kan räkna med att få avsättning för sina kol, han måste räkna med högre kostnader per läst för såväl alla nödiga inventarier och redskap jämte anordningar för kolningens bedrivande som även för veden och för själva kolningen genom att många gånger rå ved måste kolas, som

dels ger sämre utbyte än torr, dels är besvärlig både att transportera, hantera och att kola; han måste också räkna med en större vinstmarginal än vad den behöver, som vet att han kan få hålla på med kolningen kontinuerligt och få tillfälle utnyttja sina engångsutgifter i form av anordningar och inventarier m. m. Som en extra och ingalunda oväsentlig belastning av omkostnadskontot vid en starkt ökad efterfrågan på kol står det förhållandet, att dugliga kolare i tillräckligt antal saknas. Största olägenheten härmed är visst icke att dessa kolare betinga sig en hög dagspenning; de dyrbaraste kolarna bli i alla fall de, som icke äro fullt kunniga och sakna förmåga att bedriva kolningen rationellt. Erfarenheterna från Norrbotten under tiden från 1937 bestyrka i hög grad detta förhållande. Visserligen nedlades i länet ett stort arbete på att utbreda kunskap i milkolning, bl. a. genom de i skogsvårdsstyrelsens regi under åren 1937 och 1939 anordnade tio kolningskurserna, vid vilka utexaminerades 173 st. elever, samt genom de under samma år anställda vandringskolarnas verksamhet, men tillgången på dugliga kolare motsvarade likväl ej på långt när behovet, vilket hade till följd mycket slöseri och stora förluster genom ren okunnighet vid kolningarna. Först under sista åren, sedan de kunniga kolare, som funnits, hunnit lära upp ett flertal andra, kan man säga, att tillgången på kolare börjar vara tillfredsställande även för de förhållanden, som råda under en högkonjunktur som den nu senast tilländalupna.

På grund av vad som här ovan sagts torde det vara klarlagt, att det skulle vara av en oerhört stor betydelse vid en kommande stegrad efterfrågan på träkol, ifall man till dess kunde bibehålla en kunnig kolarstam inom länet, så att ej kolningskonsten då är så gott som utdöd, såsom fallet var vid uppgångstiden 1937. Frågan är då, på vad sätt en sådan kolarstam skall kunna vidmakthållas. Första förutsättningen härför är ju, att skogskolningsverksamheten hålles vid liv.

Det skulle måhända kunna synas, som om avsättningsproblemet för skogskol blivit löst för Norrbottens läns vidkommande genom tillkomsten av Norrbottens järnverk. Så är dock ingalunda förhållandet. För det första är det ännu icke klart, i vilken omfattning järnverket kommer att konsumera träkol. Även ifall för framställningen av järnverkets hela produktion av tackjärn enbart träkol i stället för koks skulle användas — vilket i och för sig är högst osannolikt — skulle konsumtionen av träkol icke komma att uppgå till den kvantitet, som numera kan framställas vid statens skogsindustriens retortanläggning vid Piteå — år 1943 omkring 150 000 m³, maximalt beräknad till 200 000 m³. Då behovet av träkol för gengasdrift sannolikt kommer att väsentligt nedgå efter kriget, synes det, som om en träkolning i Norrbotten för sin existens skulle vara beroende av mellansvenska bruk. Den obetydliga avsättning, som kan räknas med inom länet till Porjus smältverk, med en konsumtion före kriget av omkring 20 000 m³ träkol (år 1943 ungefär det dubbla, vilket till större delen tagits från statens skogs-

industrier), är ju ej på långt när tillräcklig för att kunna sysselsätta den kolarstam, som kan anses utgöra ett minimikrav vid en mera markerad ökning av efterfrågan på träkol.

Genom den förändring med avseende på principen för järnbrukens pris-sättningar på träkol, som skedde 1937, då det bestämdes ett visst och för hela riket lika högt pris per läst vid avsändarens järnvägsstation i stället för som tidigare vid mottagarens, kan man säga att förutsättningarna för träkolnings bedrivande i de olika landsdelarna blivit något så när lika. Men dessa lika förutsättningar existera endast så länge som efterfrågan på träkol är så stor, att järnbrukens behov ej kan täckas från nära håll, där fraktkostnaderna och med dem totalkostnaderna för kolen vid konsumtionsorten bli låga. Så inträffade exempelvis under en period av mindre efterfrågan på kol, att de mellansvenska bruken i stort sett slutade att köpa kol norr om Hälsingland. För att motverka en dylik inköspolitik och få inköp av kol till stånd även från övre Norrland kunde den utvägen tänkas, att staten för en viss begränsad maximikvantitet beviljade fraktnedsättning för träkol från övre Norrland till mellansvenska bruk. Den inkomst, som staten ginge förlustig genom fraktnedsättningen, skulle i viss mån uppvägas genom att statsbidrag kunde inbesparas för uthuggning av mindervärdig skog, varjämte de fördelar, icke utan indirekt betydelse för staten, skulle vinnas, som bestå i ökad sysselsättning för folk genom kolning och upparbetning av skog till kolved, som i annat fall fått ligga i skogen och ruttna, samt bibehållande av en stam yrkeskunniga kolare för att kunna möta en framtida stegrad efterfrågan på träkol. Den här ovan nämnda ökade sysselsättningsgraden genom kolning av en viss kvantitet årligen skulle, genom att bli av permanent natur, i stabiliserande riktning inverka på Norrbottens som känt alltför starkt fluktuerande näringsliv med därav följande sociala vådor, som kunna påkalla statliga ingripanden med därav föranledda kostnader.

Fraktnedsättningens storlek synes böra sättas till skillnaden mellan fraktkostnaden från å ena sidan Norrbotten till mellansvenska bruk och å andra sidan Hälsingland till samma bruk. Fraktkostnaden från Boden till Avesta utgör f. n. — under förutsättning att vagn lastas till fullrymd samt med en antagen vikt per m³ träkol av 150 kg — omkring 3:95 kr. per m³ och från Ljusdal till Avesta 1:45 kr., skillnaden alltså omkring 2:50 kr. Beviljas fraktnedsättning för en årlig maximikvantitet av 100 000 m³, skulle statens bidrag bli siffermässigt maximalt 250 000 kr. per år. Det kan emellertid ifrågasättas, ifall statens kostnader bli så höga som de rent siffermässiga, på grund av att frakterna på statens järnvägar huvudsakligen äga rum från söder mot norr, under det att de tilltänkta kolfrakterna skulle gå den motsatta vägen.

Visserligen kan man icke säga, att problemet om avsättning av skogskol från Norrbotten blir fullständigt löst genom att fraktnedsättning beviljas,

snarare att fraktnedsättningen, såsom den här föreslås, utgör en av förut-sättningarna för skogskolningens vidmakthållande. Ytterligare erfordras nog, att överenskommelser kunna träffas mellan köpare- och säljareorganisatio-ner, så att icke övre Norrland blir lika hänsynslöst behandlat från köpare-sidan som hittills varit fallet, så snart efterfrågan på träkol minskas.

På grund av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte till nedsättning av järnvägsfrakten å träkol, som från avsändningsstation i Norrbotten fraktas till mellansvenska bruk, anslå ett belopp av 250 000 kronor.

Stockholm den 23 januari 1944.

Lars E. Andersson,
Hedensbyn.

D. B. Blombäck.

J. F. Grym.
