

N:o 20.

Af herr **Bergström**, om anslag för uppgörande af plan till förbättrade kommunikationer i en del af Norrland.

Till förra Riksdagen inlämnade undertecknad en motion om, att på statens bekostnad och försorg få vetenskapliga utredningar verkställda i och för ett bättre tillgodogörande af skogarnes virkestillgångar. Det utskott, som behandlade motionen, ansåg dennas syfte af sådan vikt, att det, i stället för motionärens, föreslog nya åtgärder, som snabbare och säkrare skulle leda till resultat. På utskottets sålunda gifna anvisning ingick motionären med underdånig ansökan till Kungl. Maj:t, och de myndigheter, till hvilka ärendet sedermera remitterades för utlåtande, ha, för så vidt det kunnat utrönas, tillstyrkt ansökan.

Under bland annat åberopande af nämnda motion begärdes i järnkontoret, och detta tillsatte på grund af denna begäran, strax efter riksdagens slut, en kommitté, till hvars förfogande jämförelsevis betydande penningbelopp ställdes för att åvägabrunga utredning angående en af frågans praktiska tillämpningar, nämligen kolning.

Det sakliga intresse, med hvilket sålunda frågan från så många och auktoritativa håll omfattats, bör vara en borgen för, såväl att den är af stor betydelse, som att den tid nu är inne, då det bör finnas möjligheter att föra den vidare framåt mot ett önskvärdt mål.

De åtgärder, som hittills vidtagits, afse dock uteslutande blott virkets och dess produkters tekniska behandling, och huru lyckliga resultat, som äfven med afseende härå kunna nås, gagna de likväl ej, *om man icke kan komma åt det virke, som man afser att tillgodogöra.* För detta ändamål krävas ovillkorligen kommunikationer af ett eller annat slag.

Visserligen ha vi redan sådana, som naturen själf synes hafva anordnat för skogsprodukter, i våra vattendrag, kommunikationsleder som äro både billiga att aptera för sitt ändamål och på hvilka trafiken kan ombesörjas med relativt ringa kostnader, men med någon eftertanke skola vi dock komma till klarhet om, att dessa trafikleder det oaktadt icke äro så fördelaktiga, åtminstone sedt från statens synpunkt, som allmänna föreställningen gjort dem till.

Så till exempel finnes knappast möjlighet att, med dessa trafikleders hjälp, tillgodogöra mer än hälften af den virkesmassa, som produceras af skogen, under förutsättning att denna erhåller rationell skötsel. Det enda, som kan flottas, äro de afkvistade stammarne till större eller mindre groflek, allt efter flottledens beskaffenhet, längd och i sammanhang därmed den tid, som virket behöfver ligga i vattnet, innan det upptages. Virket sjunker nämligen delvis vid flottningen och de gröfre dimensionerna relativt mindre än de små, helt naturligt därför att det dröjer längre, innan de bli genomsura. Med de medeldimensioner på sågtimmer och pappersved som ock de afstånd, på hvilka nu flottas, torde sjunkningen kunna beräknas till omkring 3 procent, och med en export af cirka 200 millioner kronors värde skulle detta föranleda en exportminskning af 6,000,000 kronor, om allt flottades och medeldimensionen sjönke. Som det nu förhåller sig, torde 4,000,000 kronors exportförlust ej kunna anses öfverdrifven på grund af vattendragens användande som transportleder för virke.

Men detta användande medför äfven andra olägenheter. Det timmer som sjunker stannar i botten af vattendragen och uppgrundar dessa, grundvattenytan höjes, marken som röner inflytande häraf förstöres och klimatet försämras. Det är i allmänhet omärkligt som detta sker, men att så sker lär väl ingen med saken bekant betvifla.

Ju mindre dimensionerna äro, ju större blir som sagdt sjunkningsprocenten, så att gallerved, toppar och stubbar, om sådant finge släppas i vattendragen, utan tvifvel snart skulle helt och hållet uppgrunda dessa, åstadkomma öfversvämningar och, där det funnes möjlighet, föranleda, att elfvarne skaffade sig nya fåror.

Måhända af lika stor betydelse som sammanlagdt både sjunkningsprocenten, mark- och klimatförsämringar samt att hälften af skogsproduktionens virkesmassa blir omöjlig att tillgodogöra är dock, att flottlederna icke kunna användas i mera än den riktning, hvori vattnet flyter, och knappast i denna ens för någon annan transport än af virke. Härigenom fördyras t. ex. drifningskostnaderna, ja det torde knappast öfver hufvud för norra Sverige vara öfverdrifvet att säga, att de

fördubblas. Detta är också en ren förlust, hvilken orsakas af svåra transporter på lifsförnödenheter till drifningsplatserna, tillfälliga anordningar af vinterbostäder därstädes och långa vägar för folk och dragare att färdas från de hem, där det är möjligt för dem att existera, och dit, där det tillfälliga arbetet gifves. Med i så hög grad fördyradt arbete följer helt naturligt den föreställningen, att såväl skogsaffallet som många andra naturtillgångar äro omöjliga att med ekonomisk fördel tillgodogöra, och detta hindrar i dubbel måtto den utveckling, som våra nuvarande ödebygder dock i trots af allt måste gå till mötes.

Endast genom att skaffa arbetstillfällen, som möjliggöra skogsmarkernas jämna bebyggande, och som gifva hvarje familj fullständig och lönande verksamhet i närheten af sitt hem, kan man, så synes mig praktisk erfarenhet påvisa, tänka på Norrlands fullständiga kolonisation med i allo lyckliga följder, och genom skogsaffallets tillgodogörande kunna sådana skapas som fullt passa in i det arbete, hvilket fordras direkte för hemmet. Behöfver ej tiden tagas i anspråk på vägar från och till arbetet, vet man hvarest arbetskrafterna finnas och huru mycket däraf som är att tillgå, då kan arbetet också i sin helhet ordnas systematiskt, och i och därmed utföras till möjligast billiga pris och detta till allas fördel.

Man har vant sig vid att betrakta flottlederna såsom uteslutande fördelaktiga för landet, och att de haft och ännu ha sin tid, på hvilken de i hög grad gagna, är otvifvelaktigt. Därom vittna oförtydbart de massor af skog, som genom svåråtkomliga delar af Norrland står själfdöd af ålder på sin rot utan att ha kunnat blifva till ringaste nytta. För de virkesmängder, som genom flottledernas befintlighet ha kunnat tillvaratagas, ha stora kapital influtit i landet, som möjliggjort företagssamhet och skaffat arbetstillfällen i många riktningar. Men tiderna och villkoren för samt möjligheten till utvecklingar förändras, och den tid är redan för oss inne, då flottlederna icke få betraktas såsom *uteslutande* till fördel och fyllande *hela* kommunikationsbehovet för de landsdelar, som de hittills betjänat.

Malmerna kunna icke flottas, och man har för deras åtkomst ej tvekat att bygga järnvägar. Malmen finnes till kända och begränsade kvantiteter, och då den ej återbildas, kan man med tämligen stor noggrannhet, för hvilken ringa förbrukning som hälst, beräkna tiden för malmtillgångarnes tömmande, efter hvilken tid de för malmens åtkomst byggda kommunikationslederna äro för det ändamål de utförts utan användning.

Affallsvirket i Norrlands skogar är af större värde än där befintliga malmtillgångar. Det är en tillgång som återväxer, och återväxten rent af befordras med att affallet tillvaratages. Hvad som i kommunikationshänseende åstadkommes för dettas tillgodogörande upphör således aldrig att gagna afsedt ändamål, utan får undan för undan för detta ökad värde och betydelse.

Emellertid ställer sig frågan om skogsaffallets tillgodogörande medelst landkommunikationer — så vidt det af en icke speciellt fackman kan bedömas — ej oväsentligt annorlunda än frågan om malmtransport. Malmen finnes samlad i jämförelsevis stora kvantiteter på bestämda punkter, och det gäller under sådana förhållanden blott för dennes åtkomst att åstadkomma en järnväg, hvilken har trafikförmåga, motsvarande den beräknade malmbrytningen, och som går så rakt mellan af- och pålastningsplatserna och med så ringa motlutningar i godstransportriktningen som lämpligen ske kan.

Annorlunda ställer sig saken gent emot skogsaffallet. Detta skall uppsamlas från ojämförligt största delen af landets areal, öfver hvilken det är mer eller mindre jämt fördeladt, men i alla händelser förekommer i för ringa mängder för att kunna direkte uppsamlas till normalspåriga järnvägars hållplatser. Sådana järnvägars och hållplatserns förläggande så nära hvarandra, som erfordras för att åtkomma allt affallet, skulle nämligen föranleda till kostnader, hvilkas blotta förräntande ej skulle vara möjligt åstadkomma med affallets hela värde framme vid banan.

Här är en utveckling af kommunikationssystemet, med klar blick för de gifna egna förhållandena, utan tvifvel nödvändig, och denna utveckling synes böra gå i den riktningen, att det arbetas på åstadkommande af *billiga sekundära* transportleder, som med ekonomisk fördel kunna hopsamla och tillföra de primära, d. v. s. normalspåriga järnvägarne, de spridda mindre godsmängderna.

För att förtydliga meningen må anföras ett exempel. Statens banor kosta nu i anläggning c:a 100,000 kronor per kilometer. Blotta räutau härå är omkring 4,000 kronor. Antag att skogsaffallet kan med ekonomisk fördel transporteras med hästar på 5 kilometers afstånd från banan (redan detta torde vara väl långt), så kan man sålunda per bankilometer upptaga affallet från 10 kvadratkilometer.

Enligt skogskommitterades betänkande torde skogstillväxten i Norrland mellan tvärbanorna i medeltal kunna beräknas till en kubikmeter per hektar. Härtill kommer $\frac{1}{3}$ kubikmeter af dem ej upptaget affall, hvadan per bankilometer skulle, som årlig tillgång, vara

att beräkna 1,333 kubikmeter. Häraf må antagas att hälften kan och fortfarande kommer att flottas, hvarföre 666 kubikmeter affall skulle återstå att tillvarataga medelst andra kommunikationer. Af dessa 666 kubikmeter ved erhålles genom fördelaktigt anordnad torrdestillation c:a 200 storstigar kol à 12 kronor = 2,400 kr. samt 100 tunnor kondensationsprodukter à 16 kr. = 1,600 kr., således tillsammans för ett värde af 4,000 kronor, (detta torde ändå vara högt beräknadt vid järnvägsstationen), hvilket ju blott utgör den ofvannämnda räntan på en normalspårig järnvägs anläggningskostnad. Hade man, för affallets uppsamlande, istället använt någon billigare transportled, som kostat t. ex. 10,000 kronor i anläggning per kilometer — ännu billigare borde till och med kunna åstadkommas — så hade räntan i detta fall blott uppgått till 400 kronor, och då för en så liten godsmängd driftkostnaden per viktsenhet gods bör ställa sig fullt så låg vid den billigare transportleden som vid den dyrare, hade genom en mera lämplig anordning en ren besparing af 3,600 kronor i produktionskostnad per år uppstått. Hvarje dylik besparing är af knappast fullt uppskattad betydelse, ty först och främst inbesparas hela det kapital, hvarmed anläggningskostnaden nedsättes, sedermera minskas den årliga produktionskostnaden med räntan på detta kapital. För att en kommunikationsled som sådan skall bära sig är det ju nämligen nödvändigt, att transportintäkterna minst skola uppgå till summan af driftkostnaderna och räntan på anläggningskapitalet. Men för trafikanten utgöra ju dessa järnvägens transportintäkter endast en del af tillverkningskostnaden för godset, som skall transporteras, och i hvilken de ingå som en oeftergiflig faktor. I kostnaden för bränslet på förbrukningsplatsen ingår transporten, åtminstone hos oss, i allmänhet till en ganska afsevärd del, och i det anförda exemplet, som visst ej ligger utom rimlighetens gränser, är nedsättningen i denna del af tillverkningspriset 90 procent. Om äfven denna minskade kostnad ej skulle resultera i ökad behållning för producenten, så stärker den dock med hela sitt belopp konkurrenskraften på den internationella marknaden, samt möjliggör sålunda export och en denna motsvarande kapitalströmning från utlandet, hvilken utan ett dylikt nedbringande af produktionskostnaden vore omöjlig.

Med afseende på transportleder för mindre godstrafik, som äro billiga i anläggningskostnad, ha vi redan ett rikt material i verksamhet, från hvilken mycken och värdefull erfarenhet utan tvifvel är att hämta. Så ha vi olika system af banor med räls på marken, från den smalspåriga lokomotivbanan till den i en vanlig landsväg inlagda spår-

vägen. Med automobilerna är man redan kommen en god bit på väg mot en för många behof lämpad landsvägstrafik, utan kostnaden ens af räls. Ytterligare ha vi luftbanorna, som för här ifrågavarande ändamål torde vara värda synnerlig uppmärksamhet, dels emedan de böra kunna utvecklas till särskild billighet i såväl anläggning som drift, dels genom sitt relativa oberoende af terrängförhållanden och vinternederbörd.

För att emellertid dessa trafikleder skola kunna utveckla sig till den prisbillighet som i de flesta fall torde bli nödvändig, då såväl deras utförande som driften vid dem i regel måste bli trafikantens sak, så synes det som om dessa banor, i motsats till de primära, där tendenserna gå mot ökad bärighet hos såväl öfverbyggnad som rörlig materiel, böra utarbetas så lätta som möjligt och sålunda afse långt gående gods fördelning, hvilken, då det rör transporten af skogsaffallet eller produkter däraf, kan ske utan olägenhet.

I sammanhang härmed, och då det är fråga om att söka utveckla transportsystemet i en mera speciellt för våra förhållanden lämpad riktning, torde böra omnämnas ett sätt för bränslebesparing, som i det stora hela ligger mycket nära till hands, för den händelse man skulle finna fördel vid att fortfarande som kraft för hufvudbanorna använda bränsle. Det är att öfvergå till kolvätemotorer i stället för ångmaskinerna. Sådana motorer finnas nu, som äro fullt hållbara och i hvilka bränsleåtgången för samma arbete endast är omkring hälften mot i en lokomotivmaskin. Såsom bränsle för dessa kolvätemotorer borde med stor fördel kunna användas de kondensationsprodukter, som uppkomma vid skogsaffallets omvandling till kol, och man finge då ett bruk för dessa, där de hade mera än det dubbla bränslevärdet mot stenkol, och en användning i den utsträckningen, att man ej längre behöfde vara rädd för att få dem i för stora kvantiteter. Värdet af att för hufvudkommunikationerna få ett inhemskt, intensivt och ringa skrymmande bränsle, och som levererades vid hvarje station, torde här ej behöfva framhållas. Möjligen skulle man också kunna tänka sig samma drifkraft för de sekundära transportlederna, en sak, som dock hittills torde vara jämförelsevis outredd, men som, utvecklad af därför kvalificerade teknici, måhända skulle kunna lämna goda resultat både med afseende på en låg driftkostnad och en pålitlig drift.

Om det lyckats mig att i hvad jag häröfvan anført tydliggöra af huru stor vikt det är för produktionen i all framtid att få kommunikationerna möjligast billiga, och att detta gäller i allt högre grad ju mindre jordens produktionsförmåga är, öfver hvilken transportlederna

skola framdragas, så framgår också därur betydelsen utaf att frågan om ett sekundärt transportsystem ställes i samband med utarbetandet af plan för järnvägs-kommunikationer mellan våra nordligaste tvärbanor. Här af framgår också att längre tid än vanligt måste beräknas för den föregående utredningen, utan hvars resultat man riskerar stora och onödiga, produktionen hämmande utgifter vid utförandet; men det framgår äfven att oaktadt den stora, raskt stigande budgeten, ja, just till följd af denna vi ej ha råd att offra mera tid, innan arbetet kommer till utförande, än som oundgängligen kräfves. Vi ligga förut för långt efter kulturfolken i ekonomiskt hänseende. Exporten af jordbruksprodukter förminskas med betänkelig hastighet, utan rimlig utsikt att åter kunna höjas, och vi ha ingenting annat att ersätta denna minskning med, ännu mindre som svarar mot den stigande importen, än de nu tillgripna malmerna och alster af skogen. Skogens värde, som i själfva verket är det ojämförligt öfvervägande, betingas till stor del af malmernas befintlighet i närheten, men vi exportera malmerna och låta halfva virkesproduktionen ruttna på växtplatserna. Staten är landets ojämförligt största skogsegare, och dess hufvudsakligaste skogar ligga relativt närmast järnmalmstillgångarna. Det borde under sådana förhållanden tillkomma staten i dubbel måtto att åstadkomma ändring i rådande tillstånd, dels för den direkta fördel, den skulle komma att åtnjuta af att få afkastningen från och på samma gång värdet af egna skogar höjdt, dels för den indirekta fördel, som tillkommer staten af en uppväxande industri med den ekonomiska betydelse för landet, som här är i fråga. Dessutom, om ej värdet af den öppna jorden, vår hittills mest gifvande kapitaltillgång, skall ruineras, så måste en afsättning och en god sådan beredas dess produkter inom landet, och hvarest finna sådan, som är naturlig, bestående och som vi själfva kunna råda öfver, annat än i en industri, hvilken är grundad på landets naturliga resurser och af beskaffenhet, att den måste finna marknad? Malmeruas förädling är en sådan industri. Många länder sakna alla förutsättningar för dess bedrivande, måste köpa dess produkter och köpa dem där de finnas bäst och billigast, d. v. s. där bästa förutsättningar gifvas och tillvaratagas för dess åstadkommande. Våra ekonomiska utsikter under det nuvarande tillståndet, och hvad vi ha att vänta genom att bereda möjlighet att tillgodogöra oss hvad som nu förfares i våra skogar för en järnförädling, synas verkligen vara af beskaffenhet att mana till omedelbar handling.

Men om också detta är händelsen, så är det ej mindre nödvändigt att arbetet, en gång utfördt, blir till all den nytta och fördel både för

staten och den enskilde som är möjligt. För att ett sådant mål skall kunna nås, fordras ovillkorligen att en fullständig plan för hela Norrlands förseende med kommunikationer af bästa möjliga sakkunniga uppgöres, en plan som i första hand tillgodoser det allmännas rätt och fördelar, hvilket dock ej hindrar att äfven den enskildes intressen, hvilka ju i mycket sammanfalla med statens, äfven uppmärksammas. Man behöfver ej använda någon särskild skärpa vid sina observationer på en ej ringa del af våra befintliga järnvägsanläggningar, för att finna att de ej uteslutande anlagts med fästadt afseende vid statens intressen, hvilka dock måhända i första hand bort tillgodoses, på grund af den hjälp staten lämnar till kommunikationernas utförande. Helt visst äro flere hundra millioner kronor nedlagda på järnvägar som åtminstone delvis konkurrera med hvarandra och äro beräknade på att draga trafik, den ena från den andra och stora summor nedläggas fortfarande på samma sätt. Är det ej ur statsfinansiell synpunkt att beklaga, att ett så föga penningestarkt land nedlägger så stora summor på detta sätt och i företag, som till på köpet ej äro direkt produktiva, utan väl snarare beröfva produktionen rörelsemedel, och ligger det icke bra nära till hands att tänka sig, det dessa penningar kunnat vara använda till kommunikationer, som i sin helhet blifvit mera räntebärande, som mera direkt bidragit att öka landets produktion, och som öppnat större område för kultur, om man på förhand haft en ur statens intressesynpunkter uppgjord plan för deras anläggande?

Att samtliga banor tillkommit på grund af fullt riktiga och berättigade lokalintressen, torde ej kunna bestridas och icke heller att hvar och en af dem är till nytta. Detta hindrar dock icke, att uppfattningen måste bli en annan, om man ser saken ur statens intressesynpunkter, lika litet som det kan grumla blicken för de uppenbara orättvisor, som staten rent af stundom tvingas till, genom att ej kunna undgå att lemna koncession på en ny transportled, som kan beröfva en förut koncessionerad hela dess existens. Endast genom att en plan uppgöres och af staten för ett fullständigt och fordringarne för en lång framtid fyllande kommunikationssystem kan ett dylikt slösande med penningar och sådana orättvisor undvikas, och Norrland mellan tvärbanorna är i första hand det område, för hvilket sådant ännu dess bättre kan ske. Utförandet blir ju alltid en särskild fråga.

Att i frågans nuvarande skick göra sig en föreställning om, huru en sådan plan för Norrland kan komma att gestalta sig, är gifvetvis omöjligt, måhända till och med för en fackman. Men på grund af hvad här ofvan anförts bör, som allmänt gällande regel för planen,

kunna uppställas och vara förståeligt äfven för en icke fackman, att bredspåriga järnvägar böra förekomma i så ringa omfattning som möjligt, och i hufvudsak dragas längs området, för att mottaga de med vattensystemen och de sekundära transportlederna uppsamlade skogsprodukterna, således knappast alls läggas med afseende direkt på åtkomsten af dessa, utan endast som förbindelseleder mellan stora samlade råvarutillgångar och nutida fordringar motsvarande exportplatser, berörande, i den mån det kan anses fördelaktigt, punkter mellan dessa, såsom t. ex. större vattenfall, hvilka kunna vara ägnade till tjänst för råvarornas förädling innan dessa hinna exportplatserna, eller för kommunikationernas förseende med drifkraft. Att nu söka åvägabrinda en enda bredspårig järnväg till de befintliga, innan fullständig plan blifvit uppgjord, voro som nämndt att riskera byggnadskapitalet och att kanske onödigt för framtiden belasta produktionen med dess förräntande.

Det intresse staten kan hafva utaf att få användning för de vid staten på ena eller andra sättet bundna arbetskrafterna och dess befintliga ändamålet tjänande materiel, som genom Ofotenbanans fullbordande torde komma att stå utan verksamhet och användning, böra göra ett ^{ett}arbete nu af här omordade beskaffenhet särdeles lämpligt och i själfva verket föga betungande för staten.

På grund af hvad jag härofvän anfört, tillåter jag mig vördsamt hemställa,

att Riksdagen ställer till Kungl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag af 200,000 kronor, att användas för uppgörande af en plan till Norrlands mellan tvärbanorna förseende med kommunikationer, lämpade för därvarande förhållanden och behof, närmare antydda i motiveringen härofvän.

Stockholm den 27 januari 1903.

Alb. Bergström.