

Nr 126.

Av herr **Pers**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till lag om flottning i allmän flottled.

Kungl. Maj:ts proposition nr 4 innehåller i förslaget till Lag om flottning i allmän flottled, kapitel 4 § 29 bestämmelser om hur vissa utgifter skola fördelas mellan de flottande. En av dessa kostnader är den, som uppkommer för sorteringen av virket vid skiljeställen. Därvid följes den grundsatsen, att det gods, som fränsorteras, skall bära hela kostnaden för sorteringen. Blott i den händelse det är uppenbart, att minskning i sorteringskostnaden uppstår för det flottgods, som vidare framflottas, till följd av det utsorterade virkets avskiljande, äger vederbörande myndighet bestämma, att även ägare av det vidare gående flottgodset skall deltaga i gäldande av sorteringskostnaden. Grunden för detta deltagande skall vara den båtnad, ägaren av virket har av utskiljningen, men hänsyn skall jämväl tagas till de av virkets uppehållande vid skiljeställe orsakade olägenheterna.

De sakkunnige hade icke gått så långt i sitt förslag, som icke innehåller bestämmelser om att långflottningsvirket skall erhålla compensation för eventuella olägenheter av dröjsmålet vid skiljestället.

Genom bestämmelsen, sådan den nu föreslås till antagande, skulle en förmånsrätt ges åt långflottningen till förfång för den, som går ut på att betjäna en mera differentierad industri. Det må här framhållas några skäl, som tala för att en sådan förmånsrätt icke bör beviljas.

När flottning först praktiserades var det givetvis för bygdernas eget behov. De längre upp efter älvdalarna befintliga skogseffekterna fingo flyta lösa eller i flottar ned till tätare befolkade trakter, där virket togs upp för att användas till olika behov, väl mest för utförande av byggnader. Den ortsliga eller bygdeflottningen torde obestriddligen vara det primära, liksom de olika bygder, varigenom strömdragen flyta,

ha ett om ej av annat så av tradition och sedvänja grundat anspråk på att dessas utnyttjande anordnas så, att detta ej sker till deras förfång, utan att deras berättigade intressen i första hand tillgodoses.

Långfärdsflottningen tillhör en senare tid. Den tillkom för att tillgodose exporten och inriktades på att fortast och billigast föra timret till kusten, där det försågades och lastades på fartyg för att gå till främmande land. Angelägenheten att skaffa kapital in i landet och arbetsförtjänst åt befolkningen gjorde, att det allmänna gynnade detta trafikmedel. Flottningen för bygdernas konsumtionsbehov fick reda sig så gott den kunde jämte långfärds-, d. v. s. exportflottningen.

Resultatet av den utveckling, vari långfärdsflottningen spelat en framträdande roll, känna vi alla. En extensiv skogshushållning, där det gällt att med minsta möjliga kostnader få virket från roten till flottleden och vidare ned till kusten; utglesning av befolkningen i övre delen av älvdalarna och en stark anhopning av arbetsfolk nere vid kusten för att betjäna sågverken. Denna befolkning har emellertid haft svårt att höja sig i ekonomiskt och kulturellt hänseende, emedan förädlingen av skogens produkter stannat vid att fortast få virket genom en sågram. Denna tendens att fortast och med minsta bearbetning få virket ut ur landet har under sista tiden firat en triumf i »uppfinnningen» av den sjögående virkesflotten, som under namnet Refanut tog sig fram med virket i minsta bearbetning och utan annan marin hjälp än en bogserångare. Med en gynnad långfärdsflottning och Refanuterna systematiskt utvecklade, skulle tendensen utvecklas ännu ett steg mot förenkling av arbetningen med därav följande minskning av förädlingskostnad och därmed sammanhängande utkomstmöjligheter för sågverksdistriktens befolkning.

Lyckligtvis har denna tendens att göra flodernas övre områden till glest befolkade ödemarker och samla en sågverksindustribefolkning vid flodernas mynning icke varit enhetlig. I mellersta delen av landet, företrädesvis i bergslagen, där den industriella utvecklingen orsakat en betydande konsumtion av virke, ha smärre sågverk uppstått vid sjöar och älvar för att begagna sig av flottningsmöjligheterna för virkestillförseln. Här har också tillkommit en annan faktor, nämligen möjligheten av export västerut, över Vänerne och genom Trollhätte kanal samt järnvägsfrakt för högre förädlad eller särskilt sorterat virke till Danmark och Nordtyskland. Denna rörelse, osäker och tvekande till en början, har växt sig allt starkare och konkurrerar nu framgångsrikt allt högre upp i Norrland om skogarnas virke. Det har också visat sig, att annan för-

äddling, såsom framställning av pappersmassa och papper, trivts och utvecklats i de trakter, det här är fråga om.

Under åtskilliga årtionden har denna inlandsindustri fört en seg strid för att kunna få sitt virke avskilt för rimliga kostnader från långfärdsvirket, som går till kusten för att exporteras. Därvid kunna dessa, vanligen smärre företag, sägas ha upptagit hem- eller bygdeflottningens traditioner. Ty de gamla, vanligen av byalagen anordnade och drivna hemsågarna, ha försvunnit såsom otidsenliga i alla avseenden. Befolkningen är hänvisad att för sitt byggnadsbehov köpa virke av dessa inne i landet belägna sågverk, som behöva ta upp virket vid lämpliga skiljeställen i i vattendraget.

På denna rörelseriktning hos vår industri, nämligen att inne i landet upptaga virket till förädling av olika slag, ha statsmakterna baserat det stora företaget, som under namn av Inlandsbanan är under förverkligande. Särdeles på de platser, där denna järnväg skär floddalarna, är det nödvändigt att sörja för, att flottlederna anpassa sig för industrien, som då kan få upp sitt virke till den förädling, som kan äga rum med det stöd, som Inlandsbanans trafikmöjligheter bereda.

Här må även beröras den nationalekonomiska betydelsen av virkets sjunkning under flottningen. Ju längre denna utdrages, desto mera kännbar blir sjunkningen, varav följer att denna olägenhet minskas, ju tidigare flottningen kan avbrytas. Angelägenheten att i möjligaste mån eliminera sjunkningen är desto större, som denna ökas i den mån, en intensiv skogsskötsel uppdriver tillväxten, varigenom virkets beskaffenhet förändras i den riktningen, att det får större benägenhet att sjunka.

Det är så långt ifrån, att den inne i landet här och där förlagda, på skogen som råvara baserade förädlingsindustrin skulle vara mindre värdig och fördenskull böra motarbetas av lagstiftningen, att den tvärtom torde ha vissa betydande företräden, som kunna ge stark grund för att den ej bör tillbakasättas utan tvärtom befrämjas.

Den ger arbete och bröd åt en av gammalt i bygderna bofast befolkning, som eljest, efter vad erfarenheten bestyrker, skulle få lov att söka sitt uppehälle på andra orter i landet eller emigrera. Då ekonomiska och kulturella möjligheter hänga samman, så är en sådan anordning även till förmån för befolkningens kulturella standard. Större mångsidighet och trevnad vinnes, när utkomstmöjligheterna fördelas på jordbruk, skogsbruk och industriellt förvärv. Det torde även kunna sägas, att ett sådant igångsättande av skogsindustri här och där inne i landet bör bli till förmån för ett mera intensivt drivet skogsbruk. När dirigen-

terna för de stora skogsindustriella företagen äro bosatta vid kusten eller i huvudstaden, så måste skötseln av de dem tillhöriga skogar, som ligga låt oss säga 30, 40 mil inne i landet, alltjämt lida av detta avstånd. Med sådana inne i landet belägna företag, vare sig dessa äro filialer eller självständiga sådana, så komma ägare och tjänstemän närmare den skog, som skall skötas och på vars produktion företaget är baserat, liksom den befolkning, som arbetar i skogen, och även de jordegendomar, vilkas skötsel är i större eller mindre mån beroende av deras personliga tillsyn.

Måhända ännu viktigare är den eggelse, som dessa smärre företag ha att tillvarataga allt som kan tagas till vara såväl i skogen som vid industriplatserna. Här framstår den inbördes tävlan mellan stora och små företag, som alltid är till finnandes på det industriella området. Olika möjligheter förefinnas på båda hållen. Det kan icke ligga i det allmännas intresse att handlicapa de smärre företagen.

Ett sådant handicapande skulle ligga i den bestämmelse, som § 29 flottningslagen skulle innehålla, om nämligen bidrag till sorteringskostnaden endast skulle ges, när det vore uppenbart, att långfärdsvirket hade nytta av utsorteringen och att compensation skulle ges för uppehållet av flottgodset vid sorteringsstället.

Ehuru man på grund av vad som anförts skulle vara böjd att ge bygdeflottningen, representerad av de företag, som inne i landet vilja hämta upp virket till förädling, ett bestämt företräde, så torde man ej böra gå så långt. Det allmänna torde böra åtnöja sig med att se till, att längledsflottningen ej obehörigen undantränger bygdeflottningen. Flottningen bör därför anordnas så, att mindre virkesuttag kunna äga rum, där det kan ske på lämpligt sätt och med minsta kostnad, varvid även längledsflottningen kan få underkasta sig någon olägenhet.

Där efter flodsträckan förutsättning finnes för mera utvecklad trävaruindustri, torde allmänna skiljen böra inrättas särskilt vid korsningen av järnvägar och långfärdsvirket bör deltaga i kostnaden för grovskiljningen och för denna gjorda anläggningar, efter samma grunder som det virke, som fränskiljes från förbrukning på platsen eller industriellt förarbetande. Om och när ett sådant allmänt skiljeställe skall anordnas torde böra överlämnas till Konungens befallningshavandes bestämmande.

Beträffande ersättningar eller compensation för att långfärdsvirket skulle fördröjas, torde sådant icke böra ifrågakomma, då alla anordningar vid flottningen böra ske med den synpunkten för ögonen, att flottgodset icke bör fördröjas mer än som är alldeles nödvändigt.

På grund av vad här sålunda anförts hemställas,

att riksdagen ville besluta, att den förmånsrätt för långfärdsvirket, som stadgas i förslaget till lag om flottning i allmän flottled § 29, måtte utgå, och att lagen omarbetas i syfte att underlätta virkets upptagande under flottningens gång.

Stockholm den 31 januari 1919.

And. Pers.
