

Nr 108.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anslag till lindring av fraktkostnader för kalk m. m.; given Stockholms slott den 13 mars 1917.

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och märgel för jordbrukets behov å extra stat under nionde huvudtiteln för år 1918 anvisa, såsom förslagsanslag, 600,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Johan Beck-Frös.

*Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den
13 mars 1917.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden: HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet friherre Beck-Friis anförde:

På framställning av Kungl. Maj:t har riksdagen å extra stat för varje av åren 1908—1917 anvisat förslagsanslag för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov. Anslagsbeloppet, som i början var 200,000 kronor, har gång efter annan stegrats och utgör 450,000 kronor för de två sista åren. Oaktat villkoren för fraktlindringens åtnjutande småningom skärpts, har icke blott sagda anslagshöjning visat sig nödvändig utan även anslaget fortfarande årligen överskridits.

Lantbruksstyrelsen hemställde i skrivelse den 23 december 1916 om förslag till riksdagen om anvisande på 1918 års stat av anslag för ändamålet till det belopp, som Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt.

Järnvägsstyrelsen meddelade i utlåtande häröver den 29 december 1916, att anslaget under år 1916 visat sig otillräckligt, och erinrade därjämte, att styrelsen till Kungl. Maj:t avlåtitt särskilda framställningar om höjning av de med anledning av kristiden införda provisoriska tilläggsavgifterna samt om beräkning av extra banavgifter även vid kalksändningar. Vid bifall till dessa framställningar komme statsbidragsbeloppen, om de nuvarande reglerna bibehölles, att stiga högst väsentligt. För att motverka detta föreslog järnvägsstyrelsen vissa ändringar i sagda regler, vilka ändringar syntes skola medföra, att förslagsanslaget för år 1918 icke skulle behöva höjas till mer än 500,000 kronor.

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen sålunda anført och föreslagit infordrades utlåtande från lantbruksstyrelsen men hade icke hunnit inkomma vid tiden för statsverkspropositionens avlåtande till riksdagen.

Jag anförde därför den 13 januari innevarande år, att på grund härav ärendet, som delvis vore beroende av beslutet å de utav järnvägsstyrelsen omförmälda framställningarna, först längre fram kunde anmälas till Kungl. Maj:ts prövning.

På min hemställan har därför Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition angående anslag för lindring av fraktkostnader vid transport å järnväg av kalk m. m., som Kungl. Maj:t kunde komma att avlåta till riksdagen, för detta ändamål å extra stat för år 1918 beräkna ett belopp av 500,000 kronor.

Sedan lantbruksstyrelsen nu inkommit med det från densamma förväntade utlåtandet, anhåller jag att få anmäla detta ärende.

Jag tillåter mig först erinra, att rörande statsbidrag till fraktavgifter för kalk m. m. för jordbrukets behov gälla enligt Kungl. Maj:ts brev den 11 oktober 1912 med ändring den 9 juni 1916 huvudsakligen följande bestämmelser:

*Gällande
regler för
statsbidrag.*

Statsbidrag må utgå endast i det fall, att frakten för 100 kilogram i tariff U enligt statens järnvägars taxa, eventuellt med tillägg av nedan angivna banavgifter och frakttillägg, överstiger 25 öre, och icke till större belopp, än att, vid beräkning på sätt nu nämnts, fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgör minst 25 öre för 100 kilogram.

Statsbidraget skall utgå efter den transporterade verkliga vikten, avrundad uppåt till närmaste 100-tal kilogram, och skall beräknas efter det belopp per 100 kilogram, som motsvarar 40 procent av fraktsatsen i omförmälda tariff U för det vid fraktberäkning i allmänhet tillämpade avståndet mellan avsändnings- och motagningsstationerna.

Även vid transporter över enskild järnväg skall statsbidraget utgå enligt ovan angivna grunder, dock med iakttagande att större bidrag icke må utgå, än att fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgör minst 25 öre för 100 kilogram.

I de fall, då vid försändning över flera järnvägar frakten utgår med en för hela väglängden beräknad transportavgift med tillägg av så kallade banavgifter, ordinarie och extra, samt eventuellt så kallat frakttillägg, må de för varje utöver avsändningsbanan i transporten deltagande bana inräknade banavgifter, var och en beräknad till 4 öre, ävensom frakttilläggen ersättas genom statsbidraget, dock att i de fall, då järnvägsstyrelsen vid medgivandet av extra banavgifter gjort förbehåll, att sådana icke skola debiteras för sändningar av kalk m. m., för vilka statsbidrag utbetalas, vad sålunda förbehållits skall fortfarande gälla.

Därest åter frakten utgår med summan av för de särskilda järnvägarna enligt deras egna taxor beräknade avgifter, må statsbidraget likaledes utgå med 40 procent av frakten i tariff U enligt statens järnvägars taxa efter det sammanlagda avståndet mellan avsändnings- och mottagningsstationen jämte banavgifter, beräknade till 4 öre för varje utöver avsändningsbanan i transporten deltagande bana.

Vidare är att märka, att, sedan Kungl. Maj:t den 27 augusti 1915 utfärdat kungörelse angående provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar att utgå från och med den 10 september 1915, Kungl. Maj:t den 7 september 1915 förklarar, att så länge berörda kungörelse bleve gällande, den fraktsats, som enligt förberörda brev den 11 oktober 1912 skall ligga till grund för beräkning av sådant statsbidrag, skulle utgöra avgiften för 100 kilogram i tariff U enligt statens järnvägars taxa, ökad med den å statens järnvägar enligt förberörda kungörelse utgående tilläggsavgiften.

Sedan Kungl. Maj:t den 26 januari 1917 utfärdat kungörelse angående förhöjda provisoriska tilläggsavgifter å statens järnvägar att utgå från och med den 1 februari 1917, har Kungl. Maj:t den 30 januari 1917 meddelat förklarande av enahanda innehåll beträffande de förhöjda provisoriska tilläggsavgifterna.

I ovanberörda skrivelse den 23 december 1916 har lantbruksstyrelsen anfört följande:

Framställningar ang. statsanslag och statsbidragets beräkning.

»I anledning av Eders Kungl. Maj:ts proposition i ämnet har riksdagen, i likhet med vad som skett för innevarande år, för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mangel för jordbrukets behov å extra stat för år 1917 anvisat, såsom förslagsanslag, 450,000 kronor.

Enligt vad lantbruksstyrelsen från järnvägsstyrelsen inhämtat har under månaderna januari—oktober 1916 det för ändamålet utbetalda statsbidraget uppgått till 567,380 kronor 37 öre samt för tiden för november 1915—oktober 1916 till 609,443 kronor 1 öre.

Till följd av storleken av det belopp, varmed förslagsanslaget sålunda blivit överskridet, lär järnvägsstyrelsen ha för avsikt att föreslå vissa skärpta bestämmelser, avsedda att minska det såsom fraktlindring utgående statsbidraget, vilka bestämmelser i huvudsak innebära, dels en nedsättning av rabatter å fraktsatserna enligt tariff U från 40 till 30 procent, dels ock en höjning av det lägsta belopp,

för vilket fraktlindring utgår. Lantbruksstyrelsen, som tillfullo inser, att de salunda ifrågasatta förändringarna i gällande bestämmelser för statsbidragets utgående för närvarande äro av behovet påkallade för att undvika en ytterligare höjning i anslaget, har på grund härav funnit sig böra biträda desamma, men har dock på samma gång ansett sig särskilt böra framhålla, att detta skett uteslutande med hänsyn till det erforderliga beloppets storlek ur budgetssynpunkt. Då kalkning av åkerjorden utgör ett verksamt medel till höjande av dess avkastning och då stora delar av landet på grund av kalkfyndigheternas spridda förekomst måste hämta sitt behov från jämförelsevis avlägset belägna orter, hade det enligt lantbruksstyrelsens mening varit önskvärt, om vidtagandet av de föreslagna skärpningarna icke behövt äga rum under nu rådande förhållanden, då från statsmakternas sida allt bör göras för att öka den inhemska produktionen av brödsäd och fodermedel. Att den hittillsvarande fraktlindringen verksamt bidragit till ökad användning av här ifrågavarande betydelsefulla jordförbättringsmedel, framgår otvetydigt av de förhöjningar, som visat sig erforderliga i det för ändamålet avsedda förslagsanslaget.

I anslutning härtill får lantbruksstyrelsen i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t täcktes till riksdagen avlåta nådig proposition om anvisande på extra stat för år 1918 av förslagsanslag för ändamålet till det belopp, som Eders Kungl. Maj:t under nuvarande förhållanden kan finna lämpligt.»

I sitt utlåtande häröver den 29 december 1916 har järnvägsstyrelsen yttrat:

»Till gäldande av statsbidraget till fraktkostnaderna för jordbrukskalk för år 1916 har, såsom lantbruksstyrelsen framhållit, av riksdagen anvisats ett förslagsanslag av 450,000 kronor. Berörda anslag kommer att avsevärt överskridas, i det att summan av utbetalda statsbidrag endast för månaderna januari—oktober 1916 utgör 567,380 kronor 37 öre. För tiden november 1915—oktober 1916 utgör utbetalt statsbidrag 609,443 kronor 1 öre, under det att detsamma för närmast föregående årsperiod utgjorde 536,557 kronor 46 öre. Orsaken till den avsevärda ökningen av statsbidraget torde främst vara att söka i en stadigt fortgående tillväxt av transporter av jordbrukskalk, för närvarande antagligen i ej ringa grad påverkad av rådande svårigheter vid import av andra jordförbättringsmedel, men även i någon mån av fraktavgifternas förhöjning genom av Eders Kungl. Maj:t den 27 augusti 1915 fastställda provisoriska tilläggsavgifter för transporter å såväl statens som enskilda järnvägar.

Då nu fråga är om beräkning av förslagsanslag för år 1918 för statsbidrag till fraktkostnaderna för kalk m. m. för jordbrukets behov, får styrelsen först erinra, att Eders Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 9 juni innevarande år vidtagit vissa ändringar i bestämmelserna angående statsbidragets utbetalande. Hade de sålunda ändrade bestämmelserna varit gällande hela den förut angivna tidsperioden november 1915—oktober 1916, skulle det totala statsbidragsbeloppet hava uppgått till endast cirka 500,000 kronor.

Därjämte får järnvägsstyrelsen framhålla, att styrelsen i underdånig skrivelse den 12 december innevarande år gjort underdånig framställning om förhöjning av de provisoriska tilläggsavgifterna för bland annat godsframsändelser å statens järnvägar. Under förutsättning av bifall till denna framställning och de förhöjda av-

gifiernas bibehållande under år 1918, skulle, för så vitt icke det förhöjda provisoriska tillägget helt och hållet skulle drabba kalkkonsumenterna. totalbeloppet av statsbidraget komma att ökas med ett ganska avsevärt belopp. Järnvägsstyrelsens förslag innebär en förhöjning av fraktavgifterna med 20 procent, vilken förhöjning är avsedd att tillämpas jämväl i samtrafik. Styrelsen beräknar den ökning av det totala statsbidragsbeloppet för kalk, som enligt nuvarande grunder för statsbidragets utbetalande skulle uppstå genom denna förhöjning, till omkring 100,000 kronor.

Vidare får järnvägsstyrelsen erinra därom, att järnvägs- och lantbruksstyrelserna i underdänig skrivelse den 24 augusti 1912 framhållit, huru fraktavgifterna för försändelser i samtrafik mellan flera järnvägar blivit i vissa fall förhöjda genom införande av extra så kallade banavgifter, men att järnvägsstyrelsen vid beviljande av sådana banavgifter på grund av i skrivelsen anförda skäl gjort det förbehåll, att vederbörande järnvägar icke finge tillgodoföras berörda extra banavgifter för sådana sändningar av kalk m. m. för jordbrukets behov, för vilka statsbidrag utbetalades till emottagarna. Det syntes styrelserna nödvändigt, att det i den blivande kungörelsen om utbetalande av statsbidrag för sändningar av här ifrågakommande slag klargjordes, huru skulle förfaras med ifrågakommande extra banavgifter. Med anledning härav fann Eders Kungl. Maj:t skäl att i nådigt brev den 11 oktober 1912 föreskriva, att i de fall, då järnvägsstyrelsen vid medgivandet av extra banavgifter gjort förbehåll, att sådana icke skulle få debiteras för sändningar av kalk m. m., för vilka statsbidrag utbetalades, skulle vad sålunda förbehållits fortfarande gälla.

Emellertid hava de flesta enskilda järnvägars ekonomi på grund av dyrtiden blivit väsentligt försämrad, varför åtgärder måst vidtagas för att öka järnvägarnas inkomster.

Under innevarande år har järnvägsstyrelsen ock sett sig föranlåten att i mycket stor utsträckning medgiva extra banavgifter och detta till större belopp än vad förut brukats, fortfarande dock med det vanliga förbehållet. Det hittills tillämpade och av Eders Kungl. Maj:t även stadfästa förfarandet har dock åstadkommit, att den medgivna förhöjningen av fraktavgifterna för vissa järnvägar, vilkas vagnslasttrafik till stor del utgöres av jordbrukskalk, icke kunnat ha den verkan, som med densamma avsetts.

Då numera driftkostnaderna stigit till en förut icke anad höjd, synes det icke längre kunna försvaras att icke jämväl för kalk tillerkänna de enskilda järnvägarna de extra banavgifter, som ifråga om andra varuslag ansetts nödvändiga. Man måste därvid också ihågkomma, att kalktransporterna vålla järnvägarna i allmänhet större kostnader än de flesta andra transporter, beroende därpå, att järnvägarna för dessa transporter nödgas hålla särskilt konstruerad och för annat gods föga användbar materiel, vilken därtill i de allra flesta fall icke kan användas för retursändningar. Med nu rådande höga priser för stenkol och andra förbrukningsartiklar torde fraktinkomsterna för här ifrågakommande transporter i många fall säkerligen icke täcka kostnaderna för transporternas utförande.

Underdäniga framställningar om befrielse från skyldigheten att avstå de extra banavgifterna för kalksändningar hava därför av ett flertal järnvägar ingivits till Eders Kungl. Maj:t. I underdänigt utlåtande av denna dag angående dessa framställningar har järnvägsstyrelsen ock ansett sig böra tillstyrka nådigt bifall till desamma.

Ett bifall till ifrågavarande framställningar kommer emellertid att avsevärt öka det totala årliga statsbidragsbeloppet. Enligt av järnvägsstyrelsen företagen utredning kan ökningen för helt år uppskattas till i runt tal 250,000 kronor, om till grund för beräkningen lägges trafiken under år 1916 och nuvarande bestämmelser angående utbetalning av statsbidrag. Det är dock därvid att märka, att, på grund av de stegrade driftkostnaderna, ytterligare extra banavgifter torde på framställning av enskilda järnvägar komma att införas, vilket givetvis kommer att medföra ökning av ovan nämnda belopp.

Med hänsyn till den avsevärda ökning av det totala statsbidragsbeloppet, som på grund av ovanberörda förhållande måste anses oundviklig, är det enligt styrelsens förmenande angeläget att nedbringa ifrågavarande belopp genom en ändring av grunderna för statsbidragets beräkning. Redan förut har skärpning av villkoren för statsbidragets åtnjutande avvägabragts. Sedan järnvägsstyrelsen i underdånig skrivelse den 31 december 1915 frambállit, att, då det ursprungliga ändamålet med statsbidraget, nämligen att göra kalken känd och värderad såsom gödningsämne, torde kunna anses uppnått, det vore lämpligt att genom gradvisa skärpningar av villkoren för bidragets utbetalande minska detsamma, till dess det slutligen skulle kunna helt bortfalla, samt järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen med anledning därav ålagts att avgiva underdånigt förslag till nya grunder för statsbidragets beräkning, fastställde Eders Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 9 juni innevarande år de av styrelserna föreslagna grunderna, vilka inneburo, att statsbidrag icke skulle utbetalas, med mindre konsumentens fraktkostnad uppginge till minst 25 öre per 100 kilogram i stället för förut 20 öre.

Det synes järnvägsstyrelsen nu nödvändigt att taga ytterligare ett steg på den sålunda inslagna vägen. Med hänsyn till det mycket avsevärda belopp, som enligt vad ovan anförts skulle behöva kompenseras genom en skärpning av bestämmelserna, synes det styrelsen lämpligast såväl att höja den minimifrakt, som måste hava debiterats, för att statsbidrag skall kunna utbetalas, som att sänka den procentsats å tariff U, med vilken statsbidraget utgår.

Styrelsen anser sig sålunda böra föreslå, att minimifrakten fastställes till 30 öre samt att rabatten å tariff U sänkes från 40 till 20 procent.

Lantbruksstyrelsen har angivit, att järnvägsstyrelsen ämnade föreslå en sänkning av rabatten å tariff U till 30 procent. Så har visserligen varit påtänkt, men då järnvägsstyrelsen håller före, att man under ordinära förhållanden bör efter hand söka nedbringa statsbidragets totala årsbelopp och under nuvarande omständigheter åtminstone bör söka tillse, att det om möjligt icke ökas, har järnvägsstyrelsen kommit till den uppfattningen, att en sänkning av rabatten från 40 till 20 procent är nödvändig, därest verkningarna av de förut påvisade och enligt styrelsens förmenande oundvikliga höjningarna av statsbidraget skola kunna nöjaktigt neutraliseras.

Verkningarna av den av järnvägsstyrelsen föreslagna skärpningen framgå av bilagda tabell. Vad det ekonomiska resultatet beträffar, så låter detta icke exakt beräkna sig utan synnerligen vittomfattande utredningar. Med ledning av tidigare verkställd liknande utredning har järnvägsstyrelsen emellertid approximativt beräknat besparingen till cirka 265,000 kronor. Vid en sådan ändring av bestämmelserna som den ovan föreslagna, skulle det belopp, varmed statsbidraget skulle ökas på grund av den ovan angivna ökningen av de provisoriska tilläggsavgifterna och in-

räklandet i statsbidraget av vissa extra banavgifter, komma att minskas så mycket, att berörda ökning komme att ungefär motsvara den nyss angivna besparingen.

Under förutsättning dels att Eders Kungl. Maj:t bifaller järnvägsstyrelsens ovan berörda underdåniga framställning om förhöjning av de provisoriska tilläggsavgifterna, dels att de enskilda järnvägarna befrias från skyldigheten att för här ifrågakarande transporter avstå från de extra banavgifterna, dels att kalktransporterna under år 1918 komma att hava samma omfattning som under tidsperioden november 1915—oktober 1916, dels ock att ovan angivna skärpning av bestämmelserna för statsbidragets utbetalande kommer till stånd, så beräknas statsbidragets totalsumma under år 1918 komma att uppgå till ungefär 500,000 kronor. Järnvägsstyrelsen anser därför, att under nu nämnda förutsättningar det förslagsanslag, som skall upptagas i riksstaten för år 1918 att användas för utbetalande av statsbidrag till fraktkostnaderna för kalk m. m. för jordbrukets behov, skulle kunna begränsas till nämnda belopp.

Med framhållande av att de kalktransporterande järnvägarnas ekonomi kräver, att de fortast möjligt få uppbära ovannämnda för försändelser i samtrafik medgivna extra så kallade banavgifter, får järnvägsstyrelsen i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte redan nu förklara, att det förhållandet, att järnvägsstyrelsen vid beviljande av vissa extra banavgifter fäst det villkoret, att de icke finge debiteras för sådana sändningar av kalk m. m. för jordbrukets behov, för vilka statsbidrag utbetalades, icke längre måtte utgöra hinder för järnvägsstyrelsen, att vid utbetalande av dylikt statsbidrag inräkna ifrågakarande banavgifter i det-samma.

Därjämte får järnvägsstyrelsen i anslutning till styrelsens ovan angivna förslag om vissa ändringar av bestämmelserna angående utbetalande av statsbidraget hemställa, att Eders Kungl. Maj:t täcktes med upphävande av nådiga breven den 7 september 1915 och den 9 juni 1916 i nåder förordna, att från tidpunkt, som Eders Kungl. Maj:t kan finna lämplig, mom. 1:o i nådiga brevet den 11 oktober 1912 skall hava följande ändrade lydelse:

1) Statsbidrag må utgå endast i det fall, att frakten för 100 kilogram i tariff U inklusive provisorisk tilläggsavgift enligt statens järnvägars taxa, eventuellt med tillägg av nedan angivna banavgifter och frakttillägg, överstiger 30 öre och icke till större belopp, än att, vid beräkning på sätt nu nämnts, fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgör minst 30 öre för 100 kilogram.

Statsbidraget skall utgå efter den transporterade verkliga vikten, avrundad uppåt till närmaste 100-tal kilogram, och skall beräknas efter det belopp per 100 kilogram, som motsvarar 20 procent av summan av fraktsatsen i oförmälda tariff U och den för nämnda tariff i nådiga kungörelsen den 27 augusti 1915 bestämda provisoriska tilläggsavgiften för det vid fraktberäkning i allmänhet tillämpade avståndet mellan avsändnings- och mottagningsstationerna.

Även vid transporter över enskild järnväg skall statsbidraget utgå enligt ovan angivna grunder och även i detta fall med iakttagande, att större bidrag icke må utgå, än att fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgör minst 30 öre för 100 kilogram.

I de fall, då vid försändning över flera järnvägar frakten utgår med en för hela väglängden beräknad transportavgift med tillägg av så kallade banavgifter, ordinarie och extra, samt eventuellt så kallade frakttillägg, må, förutom det enligt

ovanstående grunder uträknade beloppet, de i fraktsatserna per 100 kilogram ingående banavgifterna utom en ävensom frakttilläggen ersättas genom statsbidraget.

Därest frakten utgår med summan av för de särskilda järnvägarna enligt deras egna taxor beräknade avgifter, må statsbidraget likaledes utgå med 20 procent av summan av frakten i tariff U enligt statens järnvägars taxa och vederbörlig provisorisk tilläggsavgift efter det sammanlagda avståndet mellan avsändnings- och mottagningsstationen jämte banavgifter, beräknade till 4 öre för varje utöver avsändningsbanan i transporten deltagande bana.»

Vid järnvägsstyrelsens utlåtande var fogad en översikt över statsbidrag och nettofrakter i öre per 100 kilogram för jordbrukskalk vid transporter å olika avstånd efter nuvarande och de av styrelsen föreslagna grunder. Från styrelsen har sedermera erhållits en i vissa hänseenden omarbetad tablå, vilken jag längre fram torde få meddela.

Lantbruksstyrelsen har i utlåtande den 13 januari 1917 i anledning av vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört yttrat följande:

»Uti underdånig skrivelse den 31 december 1915 har järnvägsstyrelsen framhållit, att då det ursprungliga ändamålet med statsbidraget, nämligen att göra kalken känd och värderad såsom gödslingsämne, torde kunna anses uppnått, det vore lämpligt att genom gradvisa skärpningar av villkoren för bidragets utbetalande minska detsamma, till dess det slutligen skulle kunna helt bortfalla. Denna mening kan lantbruksstyrelsen icke dela. Ehuru visserligen ett av skälen till beviljande av bidrag för lindring av fraktkostnaderna för jordbrukskalk var det ovannämnda, givas även andra, vilkas giltighet fortfarande kvarstå. Så förekommer kalken i vårt land endast på begränsade områden, varigenom jordbrukarna i andra delar av landet, dit fraktkostnaderna äro högst betydliga, såsom stora delar av Norrland, komma i en synnerligen ogynnsam ställning och där utan fraktlindring det knappast skulle löna sig att använda kalk. Vidare är det av synnerlig vikt för produktionen av säd, att kalkning av jorden kan ske utan allt för stora kostnader. Detta är så mycket viktigare nu, då stora svårigheter förefinnas att genom import förse landet med dess behov av brödsäd och andra jordbruksprodukter och allt sålunda bör göras för att söka främja jordbrukets inom landet produktion. Då lantbruksstyrelsen icke dess mindre i sin förberörda underdåniga skrivelse icke velat avstyrka en sänkning av bidraget för fraktlindringen, har detta uteslutande skett av hänsyn till att statskassan icke för hårt skulle komma att anlitas, men en så långt gående nedsättning av bidraget, som den järnvägsstyrelsen i dess förevarande underdåniga skrivelse den 29 december 1916 föreslagit, kan lantbruksstyrelsen icke tillstyrka. Hittills har en rabatt å tariff U av 40 procent lämnats. Att nedsätta denna rabatt till 20 procent skulle i synnerhet för de långt från kalkförekomsterna belägna jordbruken, vilka på grund av klimatförhållanden m. m. kräva det största understödet, välla en ökad kostnad, som säkerligen skulle bliva till stor skada såväl för dem själva som för landets förseende med jordbrukets alster.

Mot vad järnvägsstyrelsen i förevarande skrivelse i övrigt föreslagit har lantbruksstyrelsen icke något att erinra.

På grund av vad sålunda anförts får lantbruksstyrelsen i underdånighet hemställa, att rabatten å kalkfrakterna enligt tariff U icke måtte sättas lägre än 30 procent.»

Extra ban-
avgifter för
kalksänd-
ningar.

Beträffande de av järnvägsstyrelsen omförmälda framställningarna från enskilda järnvägar om rätt att uppbära extra banavgifter för kalksändningar torde jag få lämna följande redogörelse.

I gemensam skrivelse den 27 juli 1916 hava Västergötland—Göteborgs, Lidköping—Skara—Stenstorps, Skara—Timmersdala, Lidköping—Håkantorps, Kinnekulle—Lidköpings, Hjo—Stenstorps, Tidaholms och Östra Skånes järnvägsaktiebolag anfört följande:

»Genom nådig kungörelse av den 27 augusti 1915 medgav Eders Kungl. Maj:t, att å Sveriges järnvägar inge tillämpas höjda taxor genom uttagande av särskilda tilläggsavgifter. Fullt höjda taxor hava emellertid icke tillämpats i samtrafik förrän från och med den 1 juli innevarande år.

Från och med nämnda dag har efter förhandlingar med kungl. järnvägsstyrelsen medgivits, att i samtrafik avgifterna för fraktgods i alla tariffer må ökas i allmänhet med 5 öre per 100 kilogram för var och en av i vederbörande transportväg ingående enskild järnväg. Härvid har dock från fraktförhöjning undantagits varuslaget kalk för jordbrukets behov, därigenom att kungl. järnvägsstyrelsen genom sin ordersamling serie B nr 590 bestämt, att frakttillägget skall i form av »järnvägarnes fraktbidrag» särskilt gottgöras trafikanten. Anledningen till kungl. järnvägsstyrelsens beslut i fråga om nämnda fraktbidrag torde vara, att kungl. styrelsen ansett angeläget, att den beviljade taxeförhöjningen icke komme att betunga statsbidraget till fraktkostnader för försändelser av kalk m. m. för jordbrukets behov: detta med hänsyn dels till de avsevärda belopp, till vilka ifrågavarande statsbidrag ärigen uppgå, dels därtill att Kungl. Maj:ts beslut att föreslå riksdagen, att av statsmedel gälda jämväl de på kalkförsändelser belöpande banavgifterna och frakttilläggen torde fattats under förutsättning, att dylika extra banavgifter eller frakttillägg förekommo endast i ringa utsträckning.

Den omständigheten, att höjda frakter icke erhållas vid försändelser av kalk för jordbrukets behov, torde för ett flertal enskilda järnvägar icke vara av någon större ekonomisk betydelse, enär dylika kalkförsändelser å dessa järnvägar icke förekomma i någon större omfattning; men för undertecknade järnvägsbolag, å vars järnvägar transport av kalk förekommer i utomordentligt stor grad, eller varest kalk för jordbrukets behov är det mest förekommande varuslag för transport, är det av synnerligen stor betydelse att få tillämpa den förhöjda frakttaxan jämväl vid transport av kalk i samtrafik.

Vi våga i underdånighet fästa Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet å, att varuslaget kalk vid transport i samtrafik taxeras 20 procent under lägsta tariff, och är det härigenom av så mycket större vikt, att taxeförhöjningen får tillämpas jämväl vid transport av detta varuslag, enär på grund av de så höga kolpriserna med bestämdhet kan sägas, att nu utgående fraktavgifter i många fall icke ens räcka till att täcka järnvägarnas självkostnader för transporterna av kalk.

Med anledning av vad vi sålunda anfört få vi i underdånighet anhålla, att Eders Kungl. Maj:t måtte förklara, att vi undertecknade järnvägsbolag icke skola vara skyldiga återbära någon del av oss tillerkända tilläggsavgifter av tillhoppa 5 öre per 100 kilogram vid transport till, från eller över våra järnvägar för varuslaget kalk för jordbrukets behov.»

I särskilda skrivelser hava därjämte dels Falköping—Uddagårdens och dels Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag gjort framställningar av enahanda innehåll och därvid uppgivit, att kalktransporterna utgjorde för den förra järnvägen 86 procent och för den senare en tredjedel av hela den transporterade godsmängden.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtande häröver den 29 december 1916 anfört:

»De enskilda järnvägarnas ekonomi har genom dyrtiden och därav följande oerhörda stegring av driftkostnaderna blivit i avsevärd grad försämrad, varför vissa åtgärder måst vidtagas för att bereda järnvägarna inkomstökning. Sälunda har bland annat styrelsen i stor utsträckning medgivit berörda järnvägar rätt att för godsförsändelser i samtrafik uttaga s. k. extra banavgifter. Därvid har emellertid järnvägsstyrelsen gjort det förbehåll, att vederbörande järnvägar icke finge tillgodoföras berörda extra banavgifter för sådana sändningar av kalk m. m. för jordbrukets behov, för vilka statsbidrag utbetalades till emottagarna, enär statsverket eljest på grund av bestämmelserna i nädiga brevet den 11 oktober 1912 angående statsbidrag till fraktavgifter för kalk m. m. för jordbrukets behov skulle hava drabbats av högre utgifter i form av statsbidrag för ifrågavarande sändningar, än som vid bestämmelsernas fastställande varit avsett, och styrelsen ansett sig förhindrad att utan Eders Kungl. Maj:ts tillstånd medgiva en sådan ökning av statsverkets utgifter.

Att detta förfaringssätt i ganska avsevärd omfattning förhindrat en väl behöfvlig ökning av en del enskilda järnvägarnas inkomster, torde icke kunna bestridas. Särskilt för sådana järnvägar, vilkas vagnslasttrafik till stor del utgöres av jordbrukskalk, torde berörda förbehåll hava inneburit en mycket kännbar åtstramning, varigenom införandet av de extra banavgifterna icke fått den verkan, som av vederbörande järnvägar därmed åsyftats.

I underdånig skrivelse denna dag angående förslag till bland annat ändrade bestämmelser för statsbidragets utbetalande har järnvägsstyrelsen framhållit, att det på grund av driftkostnadernas oerhörda stegring och de särskilt stora kostnader, som kalktransporterna vålla järnvägarna, synes styrelsen numera nödvändigt att tillerkänna de enskilda järnvägarna — såväl de, som nu gjort framställning därom, som övriga järnvägar — rätt till de extra banavgifterna även i fråga om försändelser av jordbrukskalk.

Ett sådant medgivande skulle visserligen bereda statsverket en avsevärd utgift, i det att statsverket finge ersätta mottagarna de därigenom ökade fraktavgifterna, men denna ökade utgift kan kompenseras genom en skärpning av bestämmelserna för statsbidragets utbetalande. Järnvägsstyrelsen har ock i förutberörda underdåniga skrivelse föreslagit en skärpning, varigenom en sådan kompenstation kan vinnas.

Under hänvisning till nämnda skrivelse får järnvägsstyrelsen i underdånighet hemställa, att de enskilda järnvägarna måtte medgivas rätt att ifråga om sändningar av kalk m. m. för jordbrukets behov, för vilka statsbidrag utbetalas, uppbära dem på grund av samtrafikstariffer tillkommande extra banavgifter.»

I en till mig ställd skrift har mellersta Sveriges kalkbruks central-förening framhållit vikten av att icke genom ökade fraktkostnader kalkens användning minskas och landets jordbruk skadas. Denna framställning synes förutsätta, att de extra banavgifterna skulle kunna hava sådan verkan. Härvid bör erinras, att enligt järnvägsstyrelsens förslag dessa extra banavgifter icke skulle till någon del gäldas av trafikanterna utan helt och hållet ersättas av statsbidraget, när och i den mån frakten, med inräknande av dessa banavgifter överstege 30 öre för 100 kilogram.

Med anledning av järnvägsbolagens framställningar har lantbruksstyrelsen i utlåtande den 21 februari 1917 anfört följande:

»Den av de enskilda järnvägarna begärda och av järnvägsstyrelsen förordade befrielsen från skyldigheten att återbetala extra banavgifter för jordbrukskalk inverkar icke i annan mån på kalkfrakterna för de långa avstånden, än att därigenom statsersättningsbeloppet ökas, då, så snart fraktkostnaden överstiger ett visst belopp, alla såväl ordinarie som extra banavgifter bestridas av statsmedel, varemot frakten för kalken utgår efter tariff U med därå beräknad viss rabatt.

Under återopande av vad lantbruksstyrelsen anfört i sina underdåniga skrivelser i ämnet av den 23 december 1916 och den 13 januari 1917, får lantbruksstyrelsen erinra, att den nedsättning i omförmälda rabatt å tariff U från 40 till 30 procent, som lantbruksstyrelsen föreslagit för att statsanslaget till ersättning för fraktkostnaderna för kalk icke skulle bliva för högt, avsåg, bland annat, att täcka det av järnvägsstyrelsen förordade utbetalandet till de enskilda järnvägarna av de extra banavgifterna. Ett bifall till den föreliggande framställningen inverkar icke på fraktavgifterna för jordbrukskalken i annan händelse, än om till följd härav statens kostnader bliva för stora och fraktrabatten av detta skäl måste minskas. En dylik minskning utöver den av lantbruksstyrelsen förordade från 40 till 30 procent anser lantbruksstyrelsen, såsom styrelsen förut framhållit, icke önskvärd, enär tillförseln av kalk till åkerjorden skulle minskas till skada för den inhemska spannmålsproduktionen.

På grund av vad sålunda blivit anfört, får lantbruksstyrelsen, som icke kan med säkerhet bedöma, huruvida sökandenas framställning vilar på skälig grund och därför bör bifallas, i underdånighet hemställa att, om så skulle vara fallet, statsbidraget till kalkfrakterna måtte höjas, så att icke genom bifall till sökandenas framställning en nedsättning av rabatten å tariff U under den av lantbruksstyrelsen föreslagna kommer att äga rum.»

Svenska moss-
kulturföre-
ningen.

Svenska mosskulturföreningens styrelse har i detta ämne inkommit med en skrift, vari huvudsakligen anföres följande:

»I likhet med lantbruksstyrelsen anser mosskulturföreningens styrelse det under nu rådande förhållanden, då det är av yttersta vikt, att jordens avkastning uppdrives så mycket som möjligt och produktionen av brödsäd och andra kulturväxter inom eget land säkerställes, vara särskilt av behovet påkallat, att allt göres för att befördra detta. Dessutom är tillgången på för denna ökade produktion nödvändiga gödselmedel i vissa avseenden rätt knapp, varför det är av än större vikt

än under vanliga år, att den växtnäring, som därmed tillföres jorden, också i möjligaste mån kommer växterna till godo, vilket blir fallet endast om kalk i tillräcklig mängd förefinnes.

Då det är att befara, att en ökning i fraktkostnaderna å kalk enligt lantbruksstyrelsens eller än mer järnvägsstyrelsens förslag skulle medföra en minskad användning av detta nödvändiga hjälpmedel till höjande av jordens avkastning, och detta särskilt under nuvarande kristid vore mer än beklagligt, får svenska mosskulturföreningens styrelse härmed i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, att den fraktköndring, som hittills utgått med restitution av 40 procent av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk för jordbrukets behov, också fortfarande må äga tillämpning och att ett däremot svarande belopp såsom förslagsanslag anvisas.»

Även om de av mosskulturföreningen framhållna synpunkterna kräva allt beaktande, finner jag i likhet med såväl lantbruksstyrelsen som järnvägsstyrelsen det vara nödvändigt, att vissa skärpningar företagas i de nu gällande villkoren för statsbidrag. Utan sådana skärpningar skulle nämligen de statsmedel, som skulle erfordras till dylika statsbidrag, med all säkerhet stiga till alltför stora belopp.

*Departements-
chefen.*

En sådan stegring beror, såsom av utredningen framgår, på flera skilda orsaker. Redan hittills hava kalktransporterna så att säga normalt ökats under årens lopp, både i kvantitet och i väglängd. Härtill kommer nu, att fraktkostnaderna väsentligt ökats genom de av Kungl. Maj:t medgivna provisoriska tilläggsavgifterna. Om likafullt statsbidrag skulle erhållas redan vid en lägsta fraktkostnad av 25 öre per 100 kilogram samt utgå med 40 procent å fraktsatserna i tariff U med tillägg av dessa tilläggsavgifter, är det tydligt, att statsbidragens summa skulle i hög grad ökas. Vid bifall till järnvägsstyrelsens förslag i anledning av ovanberörda framställningar av vissa enskilda järnvägar skulle ytterligare tillkomma högst betydliga belopp såsom gottgörelse för extra banavgifter.

Vad sistnämnda fråga angår får jag efter samråd med chefen för civildepartementet såsom min åsikt uttala, att vägande skäl synas vara anförda för medgivande åt de enskilda järnvägarna att även i fråga om kalksändningar, för vilka statsbidrag utgår, uppbära dem på grund av samtrafikstariffer tillkommande extra banavgifter. Jag anser mig därför nu böra räkna härmed.

För att minska den av dessa orsaker påräkneliga utgiftsstegringen har nu järnvägsstyrelsen föreslagit skärpning i villkoren i två hänseenden.

Sälunda har föreslagits att höja det minimifraktbelopp, som skall ligga till grund för statsbidrag, från 25 till 30 öre per 100 kilogram. Denna åtgärd betyder, dels att statsbidrag skall utgå först vid transporter

på något längre avstånd än om de nuvarande reglerna bibehållas. Lägsta statsbidragsberättigande avståndet blir nämligen utsträckt från 94 till 120 kilometer. Dels ock betyder den, att fraktreduktionen vid vissa längre transporter ej skall göras så stark som förut. Den skall nämligen ske blott till 30 öre och icke ända ned till 25 öre. Under det att enligt nuvarande regler och med iakttagande av de nya provisoriska tilläggsavgifterna 100 kilogram kalk kunna med användning av statsbidrag fraktas för 25 öre ända till ett avstånd av 200 kilometer, skulle genom sagda skärpning frakten redan vid 94 kilometer överstiga 25 öre. Mot den genom denna åtgärd åstadkomna skärpningen har lantbruksstyrelsen icke haft något att erinra, och då den drabbar de transporter, vid vilka i allt fall fraktkostnaden för 100 kilogram är lägst och där alltså statsbidrag bör lättast kunna undvaras, vill även jag biträda förslaget därom.

Den andra föreslagna skärpningen avser att minska den procent-sats å frakten enligt tariff U, med vilken statsbidraget skall utgå — naturligtvis endast så att frakten i allt fall uppgår till minst 30 öre enligt det nyss förordade förslaget. För närvarande är denna procent-sats 40. Järnvägsstyrelsen har föreslagit 20 och lantbruksstyrelsen 30. Tillika har järnvägsstyrelsen i ovanberörda utlåtande meddelat, att kostnaderna för statsbidrag under vissa förutsättningar kunde beräknas till sammanlagt 500,000 kronor, ifall procentsatsen 20 godkändes. På min begäran har numera från samma styrelse meddelats, att procentsatsens bestämmande till 30 syntes skola under i övrigt samma förutsättningar medföra en merutgift för statsverket av 75,000—100,000 kronor.

För att erhålla en tydlig bild av huru de bägge förslagen skulle verka har jag från järnvägsstyrelsen införskaffat tablåer över statsbidrag och nettofrakter i öre per 100 kilogram vid kalktransporter å statens järnvägar å olika avstånd dels efter nuvarande grunder (mer än 25 öres frakt och 40 procent) dels efter frakt överstigande 30 öre samt respektive 30 och 20 procent å tariff U, i varje fall med iakttagande av den från och med den 1 februari 1917 gällande provisoriska tilläggsavgiften. Dessa tablåer hava sammanställts sålunda:

Km.	Statsbidrag			Nettofrakt			Ökad nettofrakt		Km.	Statsbidrag			Nettofrakt			Ökad nettofrakt	
	nu	30 %	20 %	nu	70 %	80 %	70 %	80 %		nu	30 %	20 %	nu	70 %	80 %	70 %	80 %
94	1	—	—	25	26	26	1	1	165	12	7	7	25	30	30	5	5
96	1	—	—	25	26	26	1	1	170	13	8	8	25	30	30	5	5
98	1	—	—	25	26	26	1	1	180	15	10	8	25	30	32	5	7
100	1	—	—	25	26	26	1	1	190	16	11	8	25	30	33	5	8
105	3	—	—	25	28	28	3	3	200	17	12	8	25	30	34	5	9
110	4	—	—	25	29	29	4	4	210	17	13	9	26	30	34	4	8
115	5	—	—	25	30	30	5	5	220	18	14	9	28	32	37	4	9
120	6	1	1	25	30	30	5	5	230	18	14	9	28	32	37	4	9
125	6	1	1	25	30	30	5	5	240	19	14	10	29	34	38	5	9
130	6	1	1	25	30	30	5	5	250	20	15	10	29	34	39	5	10
135	7	2	2	25	30	30	5	5	300	22	17	11	33	38	44	5	11
140	9	4	4	25	30	30	5	5	350	24	18	12	37	43	49	6	12
145	10	5	5	25	30	30	5	5	400	27	20	13	40	47	54	7	14
150	11	6	6	25	30	30	5	5	500	32	24	16	47	55	63	8	16
155	11	6	6	25	30	30	5	5	1,000	57	43	28	85	99	114	14	29
160	11	6	6	25	30	30	5	5									

Av denna tabell framgår, att vid en lägsta fraktsats av 30 öre för grundläggande av rätt till statsbidrag valet av procentsatsen 30 eller 20 icke utövar inflytande förrän vid ett transportavstånd av 180 kilometer. Vid kortare avstånd kan nämligen redan procentsatsen 20 bringa ned fraktkostnaden till 30 öre. Från och med 180 kilometer inträder som sagt skillnad, vilken ökas så, att redan från och med 210 kilometer procentsatsen 20 medför dubbelt större ökning gent emot nuvarande förhållanden än procentsatsen 30.

Nu är det visserligen sant, att medeltransportlängden för kalksändningar ligger betydligt under 180 kilometer. Härvid är dock att märka, att de flesta av dessa transporter ske över så pass kort väglängd, att de icke framdeles skulle åtnjuta statsbidrag på grund av 30 öres gränsen, och att övriga transporter under 180 kilometer ju i bägge fallen skulle få samma statsbidrag. Frågan gäller endast huruvida det starkare främjandet av kalktransporter å sträckor av minst 180 kilometer tillräckligt motiverar den av järnvägsstyrelsen beräknade merutgiften för staten av 75,000 å 100,000 kronor. Jag vill för min del svara ja på denna fråga och tar då framför allt hänsyn till att avstånden mellan kalkförekomsterna och de mest kalkfattiga delarna av landet, isynnerhet

de trakter där stora mossodlingar och ännu ouppodlade men odlingsbara mossar förekomma, i allmänhet är ganska stort. Jag kan exempelvis framhålla, att på sträckan från Falköping över Nässjö och vidare söderut 180 kilometers avstånd från Falköping uppnås redan före Moheda station. I Norrland med dess väldiga arealer av kalkbehövande mossmarker bliva transportavstånden naturligtvis vida längre. Då såsom lantbruksstyrelsen och mosskulturforeningen framhållit just under nuvarande knapphet å konstgödselmedel kalkningen kan hava ännu större betydelse än eljest till befordrande av växtligheten, vill jag tillstyrka att icke för närvarande starkare reduktion av den nu gällande procentsatsen vidtages än till 30 procent. En större skärpning i villkoren skulle för övrigt ej stå rätt väl tillsammans med de åtgärder av skilda slag, som staten funnit sig böra nu vidtaga för att uppmuntra jordbrukets produktion och säkerställa landets tillgång på livsfröfnödenheter.

Då i årets statsverksproposition blivit i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag den 29 december 1916 till statsbidrag för fraktavgifter för kalk beräknat ett belopp av allenast 500,000 kronor, skulle ett godkännande av procentsatsen 30 medföra, att anslaget måste höjas, och torde höjningen icke böra sättas till mindre belopp än 100,000 kronor. Chefen för finansdepartementet har meddelat mig, att tillgång härtill torde kunna beredas å budgeten för år 1918.

I anslutning till vad jag nu anfört får jag därför hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte i proposition föreslå riksdagen

att för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mörjel för jordbrukets behov å extra stat under nionde huvudtiteln för år 1918 anvisa, såsom förslagsanslag, 600,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga . . . till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Herman Schlytern.