

Nr 217.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk m. m.; given Stockholms slott den 5 mars 1920.

Under åberopande av bilagda 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 mägerl för jordbrukets behov å *extra stat* för år 1921 anvisa ett förslagsanslag av kronor 1,800,000.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

GUSTAF.

Alfred Petersson.

Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 mars 1920.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
 Statsråden: PETERSSON,
 PETRÉN,
 NILSON,
 LÖFGREN,
 friherre PALMSTIERNA,
 UNDÉN,
 THORSSON,
 HOLMQUIST,
 OLSSON.

Departementschefen, statsrådet Petersson anförde:

I punkten 58 under nionde huvudtiteln av årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på blivande proposition angående anslag till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov för ändamålet beräkna å extra stat för år 1921 ett anslag av 2,000,000 kronor.

Jag anhåller nu att få anmäla detta ärende. Därvid torde jag först få lämna följande redogörelse för frågans tidigare skeden.

Historik.

I skrivelse den 13 maj 1899 (nr 130) anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning, om och i vad mån nedsättning av järnvägsfrakterna å statens järnvägar för vissa lantmannaprodukter kunde äga rum samt huruvida för kalk, som för jordbrukets eller bergsbrukets behov fraktades å såväl statens som enskilda järnvägar, frakt-

kostnaderna kunde lindras dels genom nedsättning av fraktagifterna och dels genom restitution av en del av fraktkostnaderna.

I berörda skrivelse anfördes, bland annat, följande.

Det torde vara av alla erkänt, att det för ett land med Sveriges naturförhållanden vore av den allra största betydelse, att kraftiga åtgärder vidtoges för att lägga så stora områden som möjligt under kultur och främja brukningen av den redan odlade jorden. Genom att i alla hänseenden och således även i fråga om de odlingsbara moss-, torv- och dymarkerna tillgodogöra sig landets naturliga tillgångar och understödja de ansträngningar, som av enskilda och korporationer gjordes i detta syfte, kunde svenska folket motse en ekonomisk utveckling, fördelaktigt återverkande på alla samfundslivets områden. Det syntes alltså riksdagen böra vara en nationell angelägenhet för oss att icke försumma vidtagandet av åtgärder i nu nämnda hänseende, vilka vore ägnade att öka möjligheten för en talrikare befolkning att existera och på samma gång giva utsikter till en bättre lön för den å jordens odling nedlagda möda och kostnad. I avseende härå kunde det numera ej av någon bestridas, att tillgång på kalk och dess användande vore av den allra största betydelse, till och med en nödvändig förutsättning, då det gällde att lägga nya jordområden under kultur eller att bevara den redan odlade jordens bördighet. För ett så betydelsefullt måls vinnande ansåge riksdagen landet i dess helhet böra medverka. Rättmätigheten av en dylik medverkan hade länge erkänts av statsmakterna, då det gällt att avdika sankmarker, att minska frostländigheten, att främja skogsodlingen med mera.

Sedan förevarande fråga under åtskilliga år varit föremål för utredning av olika myndigheter och sakkunniga, föreslog Kungl. Maj:t i proposition till 1907 års riksdag, att riksdagen måtte för restitution av viss del av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mörgel — här nedan kollektivt benämnda kalk — för jordbrukets behov, i huvudsaklig överensstämmelse med vissa angivna allmänna grunder, på extra stat för år 1908 anvisa såsom förslagsanslag 200,000 kronor. Statsutskottet ansåg det väl vara betänkligt att för en viss näring bereda så stor nedsättning i kostnaden för transporter å järnväg av en vara, som för denna näring vore behöflig, att staten måste träda emellan, men med hänsyn till den stora betydelsen för landet i dess helhet av att, genom beredande av ökat tillfälle att genom kalkning förbättra jorden, vinna nya områden för odlingar och tillföra redan odlad jord ökad avkastningsförmåga, tillstyrkte utskottet dock Kungl. Maj:ts framställning, som även av riksdagen bifölls.

Den 6 december 1907 meddelade Kungl. Maj:t närmare bestämmelser för det sålunda beslutade statsbidragets utgående. Enligt dessa bestämmelser skulle statsbidraget utgå med ett belopp, motsvarande 40 procent av frakten i tariffen U enligt statens järnvägars taxa, eventuellt med tillägg av vissa banavgifter och frakttillägg, dock att statsbidrag

skulle utgå endast i det fall, att frakten för 100 kilogram överstege 10 öre, och icke till större belopp än att fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgjorde minst 10 öre för 100 kilogram. Emottagare av på järnväg fraktad kalk, som önskade åtnjuta fraktlindring med anlitande av här ifrågavarande statsbidrag, ålåg att till mottagningsstationen avlämna ett på heder och samvete undertecknat intyg, utvisande att den transporterade varan vore avsedd att användas till kalkning av hans jord.

1908 års riksdag anvisade för samma ändamål under enahanda villkor på extra stat för år 1909 ett anslag av 200,000 kronor. På grund av ökade kalkfrakter stegrades anslaget så småningom och bestämdes för år 1910 till 250,000 kronor, för år 1911 till 300,000 kronor och för år 1912 till 380,000 kronor.

I skrivelse den 30 maj 1911 anförde riksdagen, att här ifrågavarande anslag syntes riksdagen obestriddligen hava medfört stort gagn för jordbruksnäringen, särskilt därigenom att kalken tack vare detsamma bringats till allmänare användning vid jordbruket. Att döma av den betydliga stegringen av utgifterna från anslaget syntes emellertid insikten om kalkens fördelar hava vunnit sådan spridning bland lantmännen, att riksdagen med hänsyn härtill trodde sig kunna ifrågasätta lämpligheten av en skärpning av gällande bestämmelser för åtnjutande av ifrågavarande fraktlindring, i syfte att utgifterna från anslaget kunde nedbringas.

Sedan Kungl. Maj:t med anledning härav anbefallt järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen att inkomma med utredning och förslag till åtgärder, som lämpligen kunde vidtagas till nedbringande av utgifterna från anslaget, meddelade Kungl. Maj:t den 11 oktober 1912 förnyade bestämmelser angående statsbidrag till fraktavgifter för kalk med mera för jordbrukets behov. Enligt dessa skulle statsbidraget från och med den 1 januari 1913 beräknas efter det belopp per 100 kilogram, som motsvarade 40 procent av fraktsatsen i tariff U enligt statens järnvägars taxa, eventuellt med tillägg av vissa banavgifter och frakttillägg, dock att sådant bidrag finge utgå endast i det fall, att frakten för 100 kilogram, eventuellt med tillägg av berörda banavgifter och frakttillägg, överstege 20 öre och icke till större belopp än att fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgjorde minst 20 öre för 100 kilogram.

För åren 1913, 1914 och 1915 anvisades för varje år 380,000 kronor till beredande av lindring i kalkfrakterna. För vardera av åren 1916 och 1917 höjdes beloppet till 450,000 kronor.

Då utgifterna från här ifrågavarande anslag visade en avgjord

benägenhet att så småningom ökas, utfärdade Kungl. Maj:t, efter att från järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen hava i ärendet infordrat utredning och förslag, den 9 juni 1916 ändrade bestämmelser rörande delaktighet i förevarande statsbidrag. Sålunda skärptes villkoren därhän, att från och med den 1 juli 1916 statsbidrag finge utgå endast i det fall, att frakten för 100 kilogram i tariff U enligt statens järnvägars taxa, eventuellt med tillägg av vissa angivna banavgifter och frakttillägg, överstege 25 öre och icke till större belopp än att fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgjorde minst 25 öre för 100 kilogram.

Genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 juni 1917 skärptes ytterligare villkoren för åtnjutande av statsbidrag till här förevarande fraktavgifter. Sålunda beslöts, att från och med den 1 juli 1917 statsbidrag skulle utgå med ett belopp per 100 kilogram, motsvarande allenast 30 procent av fraktsatsen i omförmälda tariff U, eventuellt med tillägg av vissa banavgifter och frakttillägg, varvid statsbidraget endast finge utgå i det fall, att frakten för 100 kilogram enligt nämnda tariff inklusive vid statens järnvägar utgående provisorisk tilläggsavgift samt vissa ovan omförmälda banavgifter och frakttillägg överstege 30 öre och icke med större belopp än att fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget utgjorde minst 30 öre för 100 kilogram.

Dessa bestämmelser gälla fortfarande.

För år 1918 anvisade riksdagen för här ifrågavarande ändamål 600,000 kronor samt för år 1919 2,000,000 kronor och sistnämnda belopp har anvisats även för år 1920. Samtliga ovan omförmälda anslag till här ifrågavarande ändamål hava varit av förslagsanslags natur och hava i vissa fall i icke obetydlig grad överskridits, såsom närmare framgår av nedanstående tablå:

År	Av riksdagen anvisade anslag Kronor	Utbetalt statsbidrag Kronor
1908	200,000	242,927: 54
1909	200,000	306,594: 37
1910	250,000	385,509: 49
1911	300,000	485,562: 79
1912	380,000	522,141: 14
1913	380,000	452,548: 06
1914	380,000	467,520: 19
1915	380,000	564,329: 58
1916	450,000	631,560: 97
1917	450,000	814,391: 99
1918	600,000	1,964,926: 71

Riksdagen
1919.

I punkten 66 av skrivelsen nr 9 A den 12 juni 1919 angående regleringen av utgifterna under riksstatens nionde huvudtitel har riksdagen — inom vilken frågan om statsbidrag till kalkfrakter även vid sjötransport bragts på tal genom enskild motion — anhållit om utredning rörande det lämpligaste sätt, på vilket staten hädanefter borde bidraga för att underlätta tillgången på kalk, kalkstensmjöl och mörjel för jordbrukets behov. Såsom motivering för denna anhållan har riksdagen anfört följande:

»Anslaget i fråga, som ursprungligen i stort sett fyllde sitt ändamål, synes emellertid under senare åren så till vida hava förlorat i betydelse, som den faktiska lindringen i kostnaderna för kalkens anskaffning av olika anledningar blivit proportionsvis allt mindre.

Detta förhållande torde i främsta rummet bero på de av kalkbruken efter hand vidtagna betydande höjningar i kalkprisen, vilka visserligen i viss mån be-tingats av ökade produktionskostnader, men å andra sidan synas hava vidtagits i samma mån som kalken blivit alltmer känd och uppskattad såsom jordförbättrings- medel och statens ifrågavarande anslag ökat. I detta avseende vill riksdagen här anföra, att beträffande de mellansvenska kalkbruken kalkpriset från att år 1916 hava utgjort 80 öre per hektoliter efter hand så stegrats, att detsamma för när- varande utgår med 2 kronor 75 öre per hektoliter. Att statens bidrag under sådana omständigheter i icke ringa omfattning kommit den kalkproducerande industrien och ej såsom avsikten varit jordbruket tillgodo. är en allmänt utbredd mening. Åtgärder av nu angiven art från kalkbrukens sida kunna enligt riksdagens förmenande i icke mindre grad befaras, sedan sammanslagning börjat ske mellan kalkbruken. Ehuru utan tvivel svårigheter torde vara förenade med ett statsingripande i nu ifråga- varande avseende, håller riksdagen likväl före, att denna fråga, vilken för övrigt enligt vad riksdagen har sig bekant redan är föremål för Kungl. Maj:ts uppmärk- samhet, bör ingående undersökas och prövas.

En annan bidragande orsak till att anslaget i fråga, såsom riksdagen ovan antytt, icke synes blivit jordbruket till hjälp i den omfattning, som därmed från början avsetts, torde vara den väsentliga stegring i fraktkostnaderna, som ägt rum genom införande av provisorisk tilläggsavgift. I detta avseende vill riksdagen er- inna, att denna avgift allenast under tiden från och med den 1 februari 1917 till den 15 juni 1918 höjts från 20 till icke mindre än 200 procent av den ordinarie fraktsatsen. En följd härav har varit, att fraktkostnaderna kommit att mycket ojämnt drabba jordbrukare inom skilda delar av fraktområdena. På sätt framgår av ett av produktionskommittén på sin tid avgivet utlåtande i ämnet få sålunda enligt nu gällande frakttaxa de jordbruk, som äro belägna på 500 kilometers av- stånd från kalkbruken, vidkännas en fraktkostnad av 1 krona 15 öre per 100 kilo- gram kalk, medan nettofrakten vid ett avstånd av 100 kilometer från produktions- orten belöper sig till endast 38 öre per 100 kilogram. Detta torde hava till följd, att kalk näppeligen kan komma till användning för jordbruksändamål å trakter, som äro belägna på längre avstånd från kalkbruk, och framförallt icke å de kalk- behövande moss- och myrmarkerna i Norrland.

Vid sådant förhållande synes enligt riksdagens uppfattning kunna ifrågasättas, huruvida icke en utjämning av fraktkostnaderna vid olika avstånd bör ske eller

grunderna för statsbidragets utgående så omläggas, att fraktbidraget i huvudsak kommer de i förhållande till kalkbruken mest avlägset belägna jordbruken till godo.

I betraktande av att enligt vad riksdagen erfarit bristen på järnvägsvagnar i vissa fall medför stora svårigheter i fråga om kalkens snabba distribution, torde i detta sammanhang jämväl böra undersökas, huruvida icke åtgärder skulle kunna vidtagas för underlättande åtminstone under vissa tider av året av nämnda distribution.

På samma gång riksdagen anser frågan om en underlättad tillgång på kalk för jordbrukets behov vara av den vikt och betydelse i nationalekonomiskt avseende, att staten bör söka att på ett effektivt sätt främja en tillfredställande lösning av densamma, har riksdagen emellertid i betraktande av de olägenheter av skilda slag, som av allt att döma vidlåder den nuvarande ordningen för statens åtgärder å ifrågakvarande område, icke kunnat undgå att ställa sig tveksam, huruvida med tillämpning av nu gällande regler för statsbidragets utgående det mål, som med ifrågakvarande anslag avses, i verkligheten uppnås.

Med hänsyn härtill och med fästade avseende jämväl å den avsevärda stegring, som ifrågakvarande anslag under årens lopp undergått, håller riksdagen, som icke har något att erinra mot beviljande för år 1920 av det för ifrågakvarande ändamål begärda anslaget, före, att en utredning av den föreliggande frågan i hela dess vidd bör företagas. Härvid torde jämväl böra undersökas, huruvida genom en omläggning av den nuvarande ordningen för statens främjande av ifrågakvarande angelägenhet en rättvisare fördelning av den avsedda hjälpen skulle kunna åvägbringas och säkrare garantier vinnas för att densamma verkligen kommer jordbruket till godo.

Vad angår det i motionen framställda spörsmålet i fråga om statsbidrag till fraktlindring jämväl vid befraktning å fartyg, anser riksdagen motionens syfte behjärtansvärt, icke minst som genom ett uppnående därav större rättvisa i förevarande avseende skulle åvägbringas beträffande sådana orter, vilka för sin tillförsel äro hänvisade till sjötransporter. Ehuru riksdagen samtidigt ingalunda förbiser de stora svårigheter, vilka torde möta för realiserandet av motionärens förslag, håller riksdagen före, att, därest den ifrågasatta utredningen skulle giva vid handen, att statens främjande av en underlättad tillgång på kalk för jordbrukets behov fortfarande bör ske genom anslag till fraktlindring, det bör tagas i övervägande, huruvida icke bidrag skulle kunna utgå jämväl i fråga om transport å fartyg.»

Den 27 juni 1919 anbefalldes Kungl. Maj:ts järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen att, med beaktande av vad riksdagen sålunda anförde, gemensamt verkställa den av riksdagen begärda utredningen. Tillika hava till styrelserna, för att tagas i övervägande vid sagda utredning överlämnats dels en skrivelse den 18 januari 1918 från Sveriges allmänna lantbrukssällskap jämte utlåtande däröver av lantbruksstyrelsen den 26 mars 1918, dels en skrivelse den 2 mars 1918 från Västernorrlands läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott jämte utlåtanden däröver av folkhushållningskommis-sionen den 20 mars 1918 samt av järnvägsstyrelsen den 24 maj och 15 juni 1918, dels en skrivelse den 14 mars 1918 av produktionskommittén jämte utlåtanden däröver av lantbruksstyrelsen den 25 mars 1918 och av järnvägsstyrelsen den 22 mars 1918, dels ock en järnvägsstyrelsens skrivelse den 18 februari 1919

*Inkomna
framställningar
och utlåtanden.*

jämte utlåtanden däröver av statens industrikommission den 13 mars 1919, av lantbruksstyrelsen den 4 mars 1919 och av folkhushållningskommissionen den 20 mars 1919.

Med anledning av en utav lantbruksstyrelsen, efter samråd med järnvägsstyrelsen den 27 augusti 1919 gjord framställning har lantbruksstyrelsen den 20 september 1919 bemyndigats att för ifrågavarande ändamål tillkalla högst fyra sakkunniga personer.

Såsom sakkunniga har lantbruksstyrelsen tillkallat godsägaren W. Kumlin å Stora Sundby, filosofie doktorn C. A. Hj. von Feilitzen i Jönköping och disponenten J. Torulf i Falköping.

Vidare har till järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen överlämnats en av mellersta Sveriges kalkbruks centralförening m. b. p. a. med flera kalkproducerande företag gjord framställning i fråga om fraktkostnader för jordbrukskalk för att tagas i övervägande vid fullgörande av det styrelserna genom ovannämnda beslut den 27 juni 1919 lämnade uppdrag.

Sedan de sålunda tillkallade sakkunniga, som fått till sig överlämnade, förutom ovannämnda framställningar, jämväl vissa till ämbetsverken inkomna skrivelser i kalkfrågan, yttrat sig genom en promemoria den 6 december 1919, hava järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen den 28 februari 1920 avgivit gemensamt utlåtande i ämnet.

Sakkunniga.
Behovet av
statsbidrag.

De sakkunniga hava först med styrka hävdad, att behov fortfarande föreligger av statens medverkan för beredande åt jordbruket av lättnad i kostnaderna vid anskaffandet av kalk. Ett upphörande av statsunderstödet härtill skulle lända till stort men främst för den livliga nyodlingsverksamheten men ock för vidmakthållande av den kalkfattiga odlade äldre åkerjordens avkastningsförmåga. De hava därefter yttrat:

»Riksdagen sätter ifråga, huruvida den hittills använda formen för statsunderstödet verkligen är den mest ändamålsenliga, och de sakkunniga ha därför ägnat denna sak en särskild prövning.

De olika sätt, på vilka staten skulle kunna lämna bidrag för kalks användning inom jordbruket, kunna enligt de sakkunnigas mening vara antingen i form av viss premie för använd kvantitet kalk eller också understöd i form av återbetalning av viss del av utlagt fraktkost.

Vad först premien för använd kvantitet kalk beträffar, så torde detta vid första påseende förefalla mycket tilltalande. Jordbrukaren kan skaffa sig kalken från det kalkbruk han önskar och där han kan få det för billigaste pris, och när han sedan styrkt, att den hemköpta kalken använts till kalkning på av honom brukad jord, utbetalas till honom ett visst belopp, motsvarande den mängd han påfört jorden. Här stöter man emellertid genast på den svårigheten, att kalkkonsumenterna äro mycket olika gynnsamt ställda i förhållande till konsumtionsorten.

då kalkbruken ej äro jämnt fördelade över landet utan huvudsakligen förekomma på färre begränsade centra i mellersta och södra Sverige, de flesta i Närke, Västergötland och Skåne. Övriga kalkbruk uppgå blott till några få procent av samtliga. och deras produktionsförmåga är mer inskränkt. Denna synnerligen olika transportlängd för kalken till emottagaren gör, att kalken på konsumtionsplatsen ställer sig så olika dyr. — Rättvisan bjuder då, att den längre bort boende konsumenten, som har svårare att skaffa varan och således skulle få göra större ekonomisk uppoffring. också erhåller en däremot svarande större premie, så att han stimuleras att använda kalk. Man skulle ju då kunna tänka sig, att bidraget utginge efter en viss stigande skala efter olika transportlängd från kalkbruket, men som i varje fall på en mängd platser flera olika kalkbruk kunna komma ifråga, bleve det praktiska genomförandet av en dylik premiering ganska besvärligt, då man i varje särskilt fall skulle få mäta sig till avståndet till närmaste kalkleverantör, som kan ha kommit ifråga. Detta fordrade också en särskild myndighet, som hade hand om distributionen av medlen och skulle övervaka kontrollen. Man skulle ju kunna tänka sig, att det överlätes åt en lokal officiell eller halvofficiell myndighet med ortskänedom, men i varje fall bleve nog apparaten ganska tungrodd och besvärlig. Att helt enkelt indela landet i vissa zoner och därefter bestämma premiernas storlek är också knappast genomförbart, då det gäller kalkinköp på fastlandet, just till följd av att kalkbruken dock förekomma på flera håll, och man följaktligen skulle vara nödsakad att för varje distrikt ha flera zoner, något som väl knappast vore genomförbart. (Vid sjötransport, där kalk hämtas från blott några få kalkbruk. ha de sakkunniga dock, som längre fram skall visas, föreslagit sådant statsbidrag i form av premie efter zonindelning.)

Den andra utvägen och den som hittills använts, alltsedan statsbidraget för kalk började tillämpas år 1908, har varit bidrag i form av restitution av viss del av utbetalad frakt. Detta senare sätt är onekligen ur bekvämlighetssynpunkt det allra enklaste och ger, om bidraget beräknas efter rättvisa grunder, jordbrukaren en effektiv hjälp, då ju fraktkostnaderna spela in så mycket på en vara, som behöver användas i relativt ganska stora kvantiteter per hektar räknat.

Efter hittills gällande förordning har statsbidraget utbetalats enligt senaste förordning av den 12 juni 1917, sedan minimifrakten uppgått till 30 öre per 100 kg. fraktad kalk, med 30 procent av bruttofrakten oberoende av det ökade avståndet. Detta har gjort, att sedan minimifraktgränsen uppnåtts, de närmare boende kalkförbrukarna blivit avgjort mer gynnade än de, som bott längre bort från kalkbruket. I och med de under sista åren vidtagna upprepade provisoriska frakttariffsförhöjningarna har också förskjutningen i den vägen blivit mer än i ögonen fallande och de avlägset boende kalkförbrukarna kommit i en än mer ogynnsam ställning. För att råda bot härför anhöll produktionskommittén år 1918 hos järnvägsstyrelsen att uppgöra förslag till ändrade grunder, enligt vilket bidraget vid stigande avstånd från kalkproducenten skulle utgå med stigande procent av frakteloppet. Då detta enligt genom produktionskommitténs försorg verkställda beräkningar skulle öka kostnaderna för staten högst avsevärt utöver den hittills använda restitutionsmetoden, har av järnvägsstyrelsen i förbigående föreslagits att höja minimifrakten till 60 öre per 100 kg., vilket styrelsen bland annat motiverar med penningvärdets stora fall.

Fraktändringens storlek.

De sakkunniga inse mer än väl, att en höjning i minimifraktgränsen bör verkställas, då det belopp, som eljest komme att krävas, sannolikt bleve så avsevärt, att riksdagen väl knappast torde vara villig godtaga detta. Även ur synpunkten av penningvärdets fall är en dylik förhöjning mycket väl motiverad. Huruvida emellertid 60-öresgränsen är den bäst avvägda, är mycket svårt att avgöra, då man icke kan överblicka, hur en sådan förhöjning kan komma att verka på kalkkonsumtionen.

Då försiktigheten bjuder att söka hålla det anslag, staten eventuellt kan finnas villig lämna för fraktlindring å kalk, inom rimliga gränser, ha de sakkunniga därför hos järnvägsstyrelsen anhållit att på basis av 60 öre och med procentuellt stigande fraktbidrag göra upp ett frakttaxeförslag samt beräkna ungefär vilket belopp detta skulle motsvara i statsbidrag, om man toge konsumtionen år 1918 som norm. Vid detta förslag har bidraget tänkts utgå med 40 procent å 200 kilometers avstånd och med 50 procent å 500 kilometers väglängd samt å mellanliggande och kortare väglängder med varierande procenttal. — — —.

Statsbidraget utgår icke å fraktavgifter understigande 60 öre per 100 kg. och till följd därav utgår intet statsbidrag för väglängder under 63 kilometer. Då trafikanten skall å fraktbelopp, som överstiger 60 öre, betala minst nämnda belopp, åtnjutes statsbidraget efter den antagna procentsatsen till fullo först vid cirka 120 kilometers väglängd, då statsbidraget där utgör 33 procent. — — —.

Med antagande av samma transportkvantitet som år 1918 skulle statsbidraget efter de nya grunderna och efter den frakttaxa, som gäller nu, utgå med sammanlagt belopp av ungefär 2,600,000 kronor. Då det är omöjligt på förhand beräkna, huru stor transportmängden kommer att bli år 1920 och framåt, men i varje fall fraktkostnaderna äro så höga, att någon ökning i använd mängd utöver år 1918 icke torde vara att emotse, utan sannolikt tvärtom en icke så liten minskning. Varigenom sammanlagda statsbidraget i proportion därtill skulle minskas, anse de sakkunniga icke skäl föreligga att ytterligare höja den föreslagna minimigränsen för statsbidragets erhållande eller minska beloppet därför å de större avstånden.

Påpekas bör, att enligt vad som meddelats från järnvägsstyrelsen de extra bangifternas beräknas utgöra cirka 16 procent å utbetalt statsbidrag för år 1919. — — —.

Statsbidraget skall utgå som restitution å gällande fraktbelopp. De nuvarande frakttaxorna äro emellertid så exceptionellt höga genom de gång på gång företagna provisoriska fraktförhöjningarna, att de gjort kalken på konsumtionsplatsen alldeles abnormt dyr. Särskilt synes den sista fraktförhöjningen av den 1 augusti 1919 till 250 procent visat sig redan hava ganska menliga följder.

Enligt vad de sakkunniga inhämtat, har redan nu vid vissa kalkbruk avskedanden av arbetare i rätt stor skala måst äga rum, och jordbrukarna förklara, att det icke lönar sig att kalka med nuvarande höga fraktkostnader och kalkpriser.

En till de sakkunniga inlämnad tablå över från de förenade västgötakalkbruken levererade kvantiteter kalk under höstmånaderna 1918 och 1919 visar även tydligt, att stark minskning i kalkförbrukningen genom de senaste fraktförhöjningarna inträtt. Så voro leveranserna

	1918 hl.	1919 hl.	Minskningen utgör i procent för 1919 av 1918 års omsättning
Augusti	240,530.5	207,830.5	13.6
September	217,142.5	102,962	52.6
Oktober	171,491	54,044.5	68.5
November	180,043	25,000	86.0
December	127,981.5	65,000	49.2

För november och december är kalkleveransernas storlek beräknad efter ingångna order med tillägg av vad som kan anses ytterligare inkomma. Den totala leveransmängden under dessa 5 månader uppgick således år 1918 till 937,188.5 hektoliter och år 1919 till 484,837, vilket gör en minskning med 51.5 procent.

De provisoriska taxeförhöjningarna borde därför för kalk med snaraste ned-sättas till lägsta möjliga fraktbelopp, då det gäller en för jordbruksproduktionen så ytterst viktig vara.

Jämlikhetsprincipen för större och mindre kalkkonsumenter har hittills strängt genomförts, så att ingen, som därtill varit berättigad, förvägrats fraktlindring, på grund av egendomens storlek. Man synes därvid hava utgått från den national-ekonomiskt riktiga synpunkten, att det här gäller en ökad jordbruksproduktion, och att det i så fall är likgiltigt, om en mindre eller större jordägare erhåller kalkfraktlindringen, om han är mer eller mindre köpstark d. v. s. har mer eller mindre lätt att betala en eventuellt högre frakt. Skulle man ingå på den andra vägen och låta den ekonomiska bärkraften hos köparen vara avgörande eller influera, så blir det ytterst svårt att få en objektiv bedömning till stånd, då ju jordarealens storlek, gårdens taxeringsvärde eller dylikt väl knappast kan läggas till grund och någon prövning av behovet i varje särskilt fall skulle komplicera saken för mycket. Det torde dock kunna ifrågasättas, huruvida, för att nämna ett exempel, större bruk eller bolag, för vilka jordbruket mera är bisak och vilkas huvudsakliga inkomst tagits ur skogen, gruvor eller industri, men som därbredvid driva något jordbruk, borde komma i åtnjutande av dylik statshjälp, men att som sagt sovra ansökningarna i den riktningen vore nog åtminstone för närvarande svårligen genomförbart. Möjligt kan med tiden en utväg finnas, om det av de sakkunniga i det följande åter-givna förslaget till förändring vid statsbidragets utbetalande bleve genomfört.

Skola alla kalkrekvi-renter erhålla fraktrstitu-tion å jord-bruuskalk?

Enligt nuvarande system har statsbidraget utbetalats vid erläggande av frakten vid mottagningsstationen på så sätt, att emottagaren mot ett på heder och samvete underskrivet intyg, att han använder kalken till jordbruksbehov, fått avdrag å fraktbeloppet motsvarande statens bidrag. Sättet är enkelt, men lämnar icke full garanti för missbruk.

Sättet för fraktlind-ringens ut-betalande.

Det heter ju visserligen i järnvägsstyrelsens instruktion för restitutionsbeloppets utbekommande, att »det åligger stationen att så vitt möjligt söka kontrollera, att statsmedlen användas endast för det ändamål, varför de avsetts. Och skulle antagas att oriktig uppgift föreligger från mottagarens sida, skall beloppet icke utbetalas», men detta utesluter ej, att mindre samvetsgrann konsument kan begagna en del av varan till andra ej avsedda ändamål, eller att han delar med sig

därav till en murare för murbrukskalk eller dylikt. Enligt vad som meddelats de sakkunniga från järnvägsstyrelsen hade där inga klagomål i den riktningen avhört, ej heller sade sig de inkallade kalkproducenterna mer än i ett par fall hava sig bekant något dylikt, vilket ju emellertid ingalunda är något bevis för, att icke missbruk kunna ha ägt rum.

Då av riksdagens och en del myndigheters skrivelser synes framgå, att man befarar, att icke alltid statsbidraget helt kommit jordbruket till godo, vore det väl lämpligt att även härvidlag söka på allt sätt förhindra denna misstro genom effektiv kontroll. Rörande dylik kontroll anse sig de sakkunniga böra föreslå en förändring med avseende på intygen för utbekommande av statsbidrag så tillvida, att det uppdroges åt de olika länens hushållningssällskap att genom någon eller några av dess tjänstemän lämna intygen ifråga.

Sättet för hushållningssällskapens intygsgivande skulle då enligt de sakkunnigas mening kunna praktiskt realiserars på det sättet, att på blanketter, som av sällskapet distribuerades till socknarna och tillhandahölles av hushållningssällskapens tjänstemän, sockenombud, vid järnvägs- och poststationer, andelsmejerier, eventuellt handelsbodas, kalkrekvirent hade att ifylla ett enkelt formulär, upptagande, utom socknens och gårdens samt ägarens namn, egendomens åkerareal, önskad kalkmängd, ändamål vartill kalken skulle användas (till kalkning av träde, till nyodling å fastmarks- eller mossjord, till hagmarksförbättring och dylikt). Blanketterna — — — skulle så lämnas till hushållningssällskapets ombud i socknen eller annan av sällskapet godkänd förtroendeman därstädes och sedan denne påtecknat, att han intygade riktigheten av de angivna data, skulle de blanketter, som av ombudet under viss tid exempelvis en månad insamlats, sändas till hushållningssällskapets förvaltningsutskott, där de granskades av jordbrukskonsulenten eller av annan av sällskapets tjänstemän, som ägde någorlunda kännedom om länet. Sedan blanketten vederbörligen försetts med påteckning, att jordbrukaren vore berättigad erhålla fraktlindring, skulle rekvisit återbekomma blanketten och vid erläggande av frakt mot detta kvitto utbekomma statsbidraget. Blankett skulle utskrivas i två exemplar, och detta ena skulle bevaras hos sällskapet, kortregistrerat i och för statistisk bearbetning. Över materialet ägde hushållningssällskapet att årligen sammanställa sifferuppgifterna och däröver avgiva berättelse. — — —

Mot detta system kan den invändningen göras, att det är en tungrodd apparat och för jordbrukaren skulle kunna försvåra kalkinköpen. Så behöves dock enligt de sakkunnigas mening visst icke vara fallet. Genom effektiv annonsering och upplysning i tal och skrift, vid småbrukarkurser etc. tillkännagåves, att för fraktlindringens erhållande dylika intyg fordrades och var de kunde erhållas (vid kurserna och konsulenters och vandringsrättares resor skulle också sådana blanketter tillhandahållas) samt att resp. sockenombud skulle påteckna dem. Köpare hade då blott att ifylla de tvenne blanketterna och sända dem till denne person, och han i sin ordning samlade upp och befordrade blanketterna till sällskapet, vilket snarast möjligt expedierade ärendena.

För att förenkla arbetet borde stipuleras, att beställningarna t. ex. för vårsäsongen skulle vara inne före viss tid, för sommarbehov före ett visst datum och för höstbruket ävenledes inom viss tid. Den, som komme efter men hade synnerligen bråttom, bleve naturligtvis också expedierad så snart ske kunde. För honom

medförde det blott den olägenheten, att han finge betala hela fraktutlägget vid varans utbekommande och sedan, när intyget erhöles, finge uppbära statsbidraget.

Genom denna förändring skulle samtidigt uppnås en stor fördel, i det man finge en statistik över inom varje län använd kvantitet kalk, vart kalken ginge och vartill den användes, vilket vore av ej ringa värde vid studiet av kalkens betydelse för jordbrukets rationella bedrivande. Man skulle också kunna tänka sig möjligheten av att med ledning av dessa statistiska uppgifter och föreliggande material samt den lokalkänedom konsulenter eller andra hushållningssällskapens tjänstemän sutte inne med, så småningom, som ovan framkastats, eventuellt kunna sovra ansökningarna, om detta visade sig genomförbart, och avstyrka vissa ansökningar, där tydligen intet behov av fraktlindring föreläge eller vore önskvärt.

Dessutom hålla de sakkunniga före, att detta sätt för hushållningssällskapens kontroll över statens kalkbidrag helt visst skulle vara ett stöd vid beviljande av anslag, då man därigenom hade en halvofficiell och statsunderstödd myndighet med lokalkänedom, som övade en viss tillsyn. — — —.

Såväl i riksdagens skrivelse som i andra till de sakkunniga överlämnade handlingar från olika myndigheter och verk framhålles i mer eller mindre bestämda ordalag den uppfattningen, att den beviljade fraktlindringen icke gjort den verkan den borde, då kalkbruken samtidigt genom starka prisförhöjningar neutraliserat detta, och att således indirekt statsbidraget kommit försäljarna till godo. Från vissa håll påpekas också, att de på senare tiden vidtagna sammanslutningarna av kalkbruken verkat än mer fördyrande på kalken i denna riktning. Något bevis för de uttalade misstankarna ha myndigheterna emellertid icke förebragt. Denna misstro har emellertid haft till följd, att riksdagen önskat utredning även rörande dessa spörsmål och vill ha säkrare garantier för att statsbidraget verkligen kommer jordbruket tillgodo.

Misstron att det av riksdagen beviljade statsbidraget icke helt och odelat komme jordbruket tillgodo.

För att söka så vitt möjligt skaffa sig en opartisk uppfattning härom hava de sakkunniga dels från västgöta-, närkes- och skånska kalkbruk införskaffat specificerade uppgifter över produktionskostnaderna för olika år, avlöningar åt arbetare och försäljningspriser, dels vid det med kalkproducenter hållna mötet förhandlat i denna sak.

De sakkunniga ha visserligen under den korta tid, som stått dem till buds, icke medhunnit ingå på någon kritisk granskning av det föreliggande materialet — — — men av vad de sakkunniga kunnat finna, synes det föreliggande materialet icke tala för några omotiverade prisförhöjningar. Dessa förhöjningar kunna lätt förklaras av den allmänna fördyringen å alla för tillverkningen behövliga råvaror, av arbetslönernas starka stegring, beviljade dyrtidstillägg samt av nödvändiga amorteringar å verkställda utbyggnader vid kalkbruken. Kalkbränningen bedrevs förr som en binäring av jordbrukarna själva i kalktrakter med gårdens folk på från jordbruket ledigare tider av året. Med tiden har den gått över till industridrift, och nu fordrar denna mer mekaniska anordningar och större utbyggnader för att kunna minska beroendet av mänsklig arbetskraft och vinna ut det mesta möjliga ur kalkbergen.

Ser man på bifogade tabeller¹, så har kalkpriset stigit från 1913 till 1919

¹ Här uteslutna.

med vid västgötabruken 272 och vid närkesbruken 280 procent. Samtidigt stego enligt uppgift arbetarpriserna med 390 procent och totala tillverkningskostnaden ökades vid ett större västgötakalkbruk, därifrån uppgift inkommit, med 273 procent. Vid två skånska kalkmjölsverk ökades tillverkningskostnaden vid det ena från 1913 till 1919 med 146 och vid det andra till år 1918 med 230 procent. Försäljningspriset steg till 1919 med 200 procent. — — —.

Att sammanslutningar inom kalkindustrien såsom från visst håll framkastats skulle verkat fördyrande på varan, synes icke framgå av den undersökning de sakkunniga verkställt, då kalkpriserna hos ett flertal kalkbruk, som icke voro anslutna till de förenade bolagen, enligt vad de sakkunniga övertygat sig om, voro minst lika höga och i vissa fall högre än dem försäljningsföreningen hållit.

De sakkunniga hava också från Falköpings kalkbruks aktiebolag erhållit en särskild skrivelse, vari de inbjudas att själva eller genom utsett sakkunnigt ombud genomse bolagets böcker för att övertyga sig om, att ingen oskäligen affärsvinst ålagts jordbrukskalken, något som tyvärr ej kunnat utföras. — — —.

För att bryta udden av den misstro, som faktiskt synes förefinnas och som torde kunna verka menligt, då det gäller kalkanslagets förnyande, hava de sakkunniga vid sammanträdet med kalkproducenterna från Närke, Västergötland och Skåne erfarit, att dessa ej ställde sig ovilliga mot att träda i förhandlingar med någon statsmyndighet rörande vissa bestämda priser för kalk för jordbrukets behov.

Naturligtvis ha kalkbruken ett stort intresse av, att statsanslagen beviljas, varför deras förhandlingsvillighet förklaras, men de sakkunniga kunna dock icke underlåta att påpeka de svårigheter, som med dylika underhandlingar äro förknippade, allrahelst de olika brukens produktionsmöjligheter äro så olika. Då man vid avtals ingående måste taga behörig hänsyn till mindre väl ställda kalkbruk, komma de därvid bättre ställda i ett väl gynnsamt läge, och svårigheten torde då ligga i att väga för och emot och uppnå för alla parter skäliga men icke för höga eller för låga pris. — — —.

Sjöfrakter
och kalk.

Rörande anslag för sjöfrakter finner riksdagen i anledning av enskild motion i denna fråga motionens syfte behjärtansvärt, icke minst emedan därigenom större rättvisa skulle åvägabringas för orter, som vore hänvisade till sjöfrakter. Trots det att riksdagen insåg de stora svårigheter, som skulle möta för realiserandet av detta förslag, höll dock riksdagen före, att i utredningen även borde tagas i övervägande, huruvida ej bidrag även skulle kunna utgå vid transport å fartyg.

Produktionskommittén, som förut hörts i ärendet, påpekar, att sjöfrakterna redan nu ställa sig betydligt lägre än järnvägsfrakter, samt att det torde möta oöverstigeliga svårigheter för staten att med fartygsägare träffa överenskommelse om bestämda grundfrakter, varför denna fråga svårigen torde kunna lösas genom statens mellankomst. Kommittén ifrågasätter därför, huruvida icke kalkbruken eller jordbrukssammanslutningar skulle kunna för transporter förhyra lämpliga fartyg.

Kalmar läns södra hushållningssällskap och Gottlands läns hushållningssällskap framhålla i skrivelser till de konstgödselsakkunniga önskvärheten av statsbidrag för frakt av jordbrukskalk vid sjötransporter, och detsamma uttalas av Slite cement- och kalkaktiebolag samt av Rute cementaktiebolag.

Enligt till de sakkunniga lämnade upplysningar sker för närvarande knappast någon försäljning av jordbrukskalk till fastlandet från Gottland. Från Öland frak-

tas cirka 100,000 hektoliter till Kalmar län och till Blekingekusten från Degerhamn, och från Råbäck vid Kinnekulle fraktas på Väneren till Värmland och Dalsland, till hamnar utmed Göta kanal samt till Orust cirka 50,000 hektoliter kalk per år. Slutligen må meddelas, att skånska cementaktiebolaget sista året försålt cirka 30,000 hektoliter släckt och osläckt kalk för sjötransport. För en del år sedan var sjötransporten av kalk från skånebruken rätt livlig, då de från England hemvändande träläsfartygen plögade taga kalk i returfrakt för en mycket ringa penning i stället för vanlig ballast.

Då jordbrukets förseende med billig kalk till jordförbättring i landets kusttrakter och särskilt utefter den långa norrlandskusten — dit järnvägsfrakterna från kalkproducenterna på fastlandet för närvarande ställa sig allt för dyra och således försvåra eller omöjliggöra kalks användning för nyodlingar och grundförbättringar på redan odlad mark — bör vara ett statsintresse till följd av den därmed ökade jordbruksproduktionen, anse de sakkunniga det vara av allra största vikt, att man söker finna någon form för ett understöd av statsmedel för att få till stånd en större kalktransport sjöledes till dessa trakter. — — —.

Som det enligt de gottländska kalkbrukens uttalande skulle vara sjöfrakternas storlek, som här verkar hindrande, emedan kalkbruken eljest säga sig kunna leverera hart när obegränsade kvantiteter, hava de sakkunniga sökt bilda sig en föreställning om, huru det verkligen förhåller sig därmed och för detta ändamål införskaffat uppgifter om kalkfrakternas storlek. Från Gottland ha inga sådana uppgifter kunnat erhållas, men från Öland hava frakterna till Oskarshamn varit för bränd osläckt kalk åren 1913—1918 23 öre och 1919 72 öre per hektoliter. Samtidigt var nettofrakten till Oskarshamn på järnväg från Varnhem i Västergötland 1 krona 82 öre och från Ignaberga i Skåne 1 krona 36 öre per 100 kilogram fraktad kalk. — — —.

Representant för skånekalkbruken sade sig kunna åtaga sig befraktning till vissa norrlandshamnar såsom Hudiksvall och Söderhamn för cirka 14 kronor per ton, och då samtidigt jordbrukskalken från skånebruken (kalkstensmjöl) kunde offereras fob. Limhamn till 16 kronor per ton, skulle varan cif norrlandshamn ställa sig i 30 kronor per ton eller 3 kronor per 100 kilogram.

Vid sjöfrakterna spela, åtminstone då det icke gäller stora avstånd, skillnad i fraktlängd på ett 100-tal kilometer ej stor roll, — — — då det huvudsakligen är lastning och lossning, som draga kostnader, men seglingstidens olika längd icke influerar nämnvärt. — — —.

I allmänhet torde sjöfrakterna hittills ha ställt sig betydligt billigare än järnvägsfrakterna för samma väglängd, ehuru även de förra under krigsåren betydligt ökats.

På grund av uttalandena i sjöfraktfrågan hava de sakkunniga sökt finna något sätt för att från statens sida om möjligt befordra avsättning av jordbrukskalk, som transporterats sjöledes till hamnar utefter landets kuster.

Att liksom vid järnvägstransporter från det allmännas sida lämna ersättning i form av någon slags restitution å utlagt fraktbelopp torde vara omöjligt att genomföra, emedan detta skulle kunna drabba synnerligen ojämnt. Fraktbeloppet erlägges nämligen vid sjöfrakter mellan befraktare och köpare i varje särskilt fall, och variationerna kunna nog här vara ganska stora, då enligt vad de sakkunniga

hava sig bekant inga överenskommelser träffats mellan olika fartygsägare om fasta fraktsatser. — — —.

Det synes därför de sakkunniga icke återstå något annat sätt än att lämna kalkkonsument, som inköpt kalk för jordbruksbehov sjöledes, någon viss premie per ton inköpt vara. Denna premies storlek borde emellertid för att bli rättvis även något avpassas efter transportavståndet från kalkbruket, eftersom i alla fall fraktkostnaden till en viss grad är beroende på avståndet. Anser man att i normala fall sjöfrakterna per 100 kilometer vore ungefär hälften så höga som järnvägsfrakten och fraktr restitutionen vid transport å järnvägen skulle börja verka vid cirka 100 kilometers fraktavstånd, skulle man kunna tänka sig en viss premie motsvarande fraktr restitutionens beloppet för detta fraktavstånd böra utgå vid 200 kilometer sjöfrakt. Därefter borde landet indelas i zoner med t. ex. 200 kilometers längd för varje zon. Enligt en tabell, som de sakkunniga låtit utarbета över avstånd till Sveriges kuststäder och större hamnar från Slite och Rute på Gottland, Degerhamn på Öland, Limhamn vid skånska kusten och Hellekis vid Väneren, är avståndet från Klagshamn till Haparanda (längsta fraktvägen) något över 1,400 kilometer samt från Gottland till Haparanda cirka 1,100 kilometer. Indelades nu kuststräckan från Haparanda till Skåne i 7 zoner, kunde man på så vis uträkna premiens storlek för varje zon från ena eller andra avgångsplatsen för varan.

De sakkunniga ha med ledning härav gjort upp ett förslag till zonindelning och premiens storlek inom respektive zoner.

Skulle sådan premie av statsmedel lämnas, vore det väl det bästa sättet att även låta detta gå igenom hushållningssällskapen som mellanhänder och kontrollanter. — — —.

Sauman-
fattning.

Då riksdagen önskat en utredning rörande den eventuella omläggning, som kan anses behövlig i nuvarande sätt för statens bidrag till underlättande av tillgången på kalk för jordbruksändamål, så hålla de sakkunniga enligt vad här ovan anförts, före, att följande ändringar i sättet för statsbidragets erhållande böra vidtagas:

1:o) Nuvarande provisoriska frakttariff-förhöjningar böra med snaraste sänkas för kalk så långt görligt är för att möjliggöra kalkens fortsatta användning till jordbruket.

2:o) Däremot bör för att icke belasta statskassan för mycket det minsta fraktbelopp, för vilket fraktlindring skall erhållas, höjas från 30 öre till 60 öre per 100 kilogram;

3:o) En mera rättvis fördelning bör verkställas med procentuell ökning av fraktbidraget med stigande avstånd, så att längre bort boende konsumenter få mera nytta därav;

4:o) Kontroll för statsbidragets erhållande bör överlätas åt hushållningssällskapen, varigenom också uppnås, att man erhåller en statistik över kalkens användning och distribution inom de olika länens områden;

5:o) Om möjligt böra premier för transport sjöledes till jordbrukare i landets kusttrakter lämnas från anslaget för fraktlindring och slutligen kunde

6:o) om så befinner genomförbart genom årliga förhandlingar mellan statsmyndighet och producenter vissa fastställda priser å kalk för jordbrukets behov fastställas.»

Beträffande järnvägstransporterna och vissa i samband därmed stående frågor hava de sakkunniga gjort en del påpekanden, vilka ansetts kunna dels förbilliga transporterna och möjliggöra snabbare expedition, dels skaffa köparen större garantier för, att fraktlindring icke av ett eller annat skäl förvägras.

I sitt utlåtande hava järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen, efter att hava meddelat ovanintagna uppgifter över de under åren 1908—1919 utbetalda statsbidrag till fraktlindringar för jordbrukskalk, anfört huvudsakligen följande:

Järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen.

»Som av ovanstående redogörelse framgår, hava anspråken på statsbidrag till fraktavgifter för kalk med mera undan för undan stegrats, och har denna stegring i särskilt hög grad gjort sig gällande under de sista åren. Denna stegring har givetvis till en viss grad sin förklaring i det alltmera ökade intresset för användning inom jordbruket av kalk, kalkstensmjöl och mägerl. Uppenbart är emellertid, att de ökade kraven på bidrag från detta anslag huvudsakligen hava sin förklaring i de upprepade och högst kända provisoriska förhöjningar i järnvägarnas frakttaxor, vilka under kristiden måst företagas. Med den avfattning bestämmelserna om dessa fraktlindringar fått, hava taxeförhöjningarna föranlett ej endast högst väsentligt ökade bidrag till fraktkostnader vid befraktande av kalk med mera å distanser, där fraktlindring förut förekommit, utan fraktlindringar hava i avsevärd omfattning beretts jämväl avnämre av kalk med mera, vilkas jordbruk varit belägna inom så ringa avstånd från kalkens produktionsorter, att fraktlindring förut därstädes ej förekommit. Utvecklingen har kort sagt tagit den riktningen, att statens utgifter för fraktlindringarna, tack vare förhöjningarna uti frakttaxorna, stegrats i långt snabbare tempo än vad de företagna skärpningarna kunnat motverka. — — —

Vid övervägande av frågan om revidering av gällande bestämmelser om ifrågasvarande fraktlindring torde det vara lämpligt att först söka utreda, i vilka hänseenden gällande bestämmelser kunna anses mindre tillfredsställande. Med avseende härå må framhållas, att fraktlindringen, såsom den under nu rådande förhållanden tillgodonjutes, synes i hög grad tagas i anspråk av kalkbruket jämförelsevis närboende konsumenter, vilka torde kunna antagas anskaffa för respektive jordbruk erforderliga mängder kalk eller kalkstensmjöl, även om fraktlindring ej kunde av dem erhållas. Det torde emellertid knappast ursprungligen hava varit meningen att med fraktlindring tillgodose konsumenter av denna kategori. Så länge statsunderstöd i den nu utgående formen anses böra bibehållas, torde det böra förbehållas åt från produktionsorten mera avlägset boende konsumenter, och önskemål hava också från flera håll uttalats, att dessa konsumenter borde mera tillgodoses, än vad för närvarande är fallet.

Vidare hava tvivelsmål uttalats, huruvida den fraktlindring, vartill riksdagen genom anvisande av stora anslag sålunda berett tillfälle, i verkligheten, såsom avsett varit, kommit jordbruket allena tillgodo. Man har nämligen ansett sig icke utan skäl kunna förmoda, att kalkindustrien i avsevärd grad dragit nytta av ifråga-

varande anslag. Ävenså hava tvivelsmål yppats, huruvida icke kalk, som med åtnjutande av fraktlindring, fraktats från ort till annan delvis kommit till annan användning än för jordbruksändamål.

Slutligen hava statsutgifternas starka stegring icke kunnat undgå att väcka betänkligheter och torde därför vid utredningen i ärendet hänsyn böra tagas till även detta förhållande.

De sakkunniga hava i sin utredning till en början undersökt de olika sätt, varpå konsumenter av jordbrukskalk skulle kunna beredas bidrag av statsmedel till täckande av viss del av fraktkostnaden. De utvägar, som därvid synts kunna ifrågakomma, äro dels ett direkt premierande av användande av kalk för jordbruksändamål och dels restitution av viss del utav fraktkostnaden för jordbrukskalk. Den förra utvägen har på flera av de sakkunniga angivna skäl befunnits förbunden med så stora olägenheter, att den ansetts ej lämpligen kunna förordas, varför de sakkunniga funnit övertvägande skäl tala för ett fortsatt tillämpande av det hittills använda förfaringssättet, för statsbidragets utgående. Denna ståndpunkt hos de sakkunniga delas jämväl av ämbetsverken.

Vad beträffar de förändringar i grunderna för statsbidragets utgående, vilka de sakkunniga ifrågasatt, är det särskilt två förslag, vilka, därest de genomföras, kunna förväntas till viss grad avhjälpa ovan anmärkta brister. Ämbetsverken tänka härvid på de sakkunnigas förslag, att fraktlindring skulle utgå med procentuell ökning med stigande avstånd, varigenom längre bort boende konsumenter skulle tillgodoses i förhållandevis högre grad än sådana, vilka bo på kortare avstånd från kalkens produktionsort, samt att villkoren för åtnjutande av statsbidrag skulle skärpas så, att bidrag skulle utgå endast i det fall, att frakten för 100 kilogram enligt tariff U inklusive vissa tilläggsavgifter, banavgifter och frakttillägg överstege 60 öre och icke till större belopp än att fraktkostnaden efter avdrag av statsbidraget skulle utgöra minst 60 öre för 100 kilogram.

Ambetsverken dela de sakkunnigas principiella uppfattning i båda dessa hänseenden.

Det av de sakkunniga framlagda förslaget till statsbidrag efter en glidande skala har uppbyggt på så sätt, att procentsatserna för avstånden 200 och 500 kilometer fixerats till 40 respektive 50 procent av frakten. Sedan statsbidragsbeloppen och alltså även nettofrakterna sålunda fastställts för berörda avstånd, hava motsvarande belopp för övriga avstånd beräknats på följande sätt. I en grafisk framställning av fraktavgifterna i tariff U har trafikantens nettofrakt fixerats på sätt nyss angivits för 200 respektive 500 kilometer och de sålunda erhållna punkterna förenats genom en rät linje. Denna linje jämte förlängning representerar grafiskt trafikantens nettofrakt — dock att nettofrakten enligt de sakkunnigas förslag icke får understiga 60 öre per 100 kilogram. — — —

Sedan nettofrakten för ett visst transportavstånd uträknats och vederbörligen avrundats till jämnt öre enligt den sedvanliga avrundningsregeln, erhålles statsbidragets belopp genom avdrag av nettofrakten från fraktbeloppet enligt tariff U för ifrågakommande transportavstånd.

På grund av tariffen U:s byggnad händer det vid tillämpning av detta system i vissa fall, att statsbidragsbeloppet, beräknat på nyssnämnda sätt, för ett visst avstånd blir mindre än för ett kortare. Detta synes olämpligt, varför beloppet i erforderliga fall bör regleras så, att statsbidraget för det längre avståndet sättes lika

med statsbidraget för det närmast kortare avståndet. Motsvarande reglering av nettofrakten sker därvid automatiskt.

Vad den ovannämnda skärpningen av villkoren för statsbidrags utgående beträffar, vilja ämbetsverken vitsorda, att en förändring i nämnda riktning synes vara av förhållandena i hög grad påkallad. Det torde dock kunna ifrågasättas, huruvida man icke i detta hänseende skulle kunna gå till och med längre, än vad de sakkunniga gjort. Emellertid är det givetvis förenat med synnerligen stora svårigheter att kunna fixera storleken av den frakt, vilken kalken kan som regel bära, då fråga är om jordbruksändamål. Dels äro nämligen här ifrågavarande varor av sins emellan långt ifrån ensartad natur och kunna redan till följd härav icke bära fullt samma fraktkostnader och dels äro de vid olika jordbruk rådande förhållandena så olika, att kalkens värde såsom jordförbättringsmedel vid ett visst jordbruk kan vara så mycket högre än vid ett annat, att varan till följd därav i förra fallet också tål betydligt högre fraktkostnader än i det senare. Om det också å ena sidan kan anses ur mer än en synpunkt fördelaktigt, att kalkfrakterna i allmänhet ställas så låga som möjligt, enär därigenom jordbruksproduktionen tvivelsutan kraftigt understödes, så får å andra sidan ej lämnas ur räkningen, att jordbruket självt bör, så långt ske kan, bära sina egna produktionskostnader. Vad emellertid kalken beträffar, för vilken frakten kan uppgå till ett lika högt eller högre belopp än varans värde, är det dock märkbart, att kalkens användning i jordbruket inom vidsträckta delar av vårt land åtminstone än så länge är direkt beroende på storleken av den fraktlindring, som med anlitan av statsmedel kan beredas. Det torde nog också vara så, att ett statsbidrag av här ifrågavarande art tvivelsutan utövar en rent psykologisk inverkan på konsumenterna, i det att blotta förekomsten av detta vittnesbörd om statsmakternas omtanke mången gång föranleder användning av kalk vid jordbruk, där den säkerligen icke eljest skulle användas.

Vid övervägande av frågan huru långt man bör gå ifråga om skärpning av villkoren för statsbidragets utgående, hava ämbetsverken ansett sig böra i första rummet jämföra den väglängd, som varan före de stora provisoriska taxeförhöjningarna i allmänhet hade att fraktas, innan statsbidrag började utgå, respektive fullt utnyttjades, med motsvarande väglängder enligt de sakkunnigas förslag.

Av denna jämförelse framgår, att vid tillämpning av den under större delen av förra hälften av år 1917 gällande frakttaxan statsbidrag började utgå först vid en befaktningssträcka av 93 kilometer och helt utnyttjades vid ett avstånd av 181 kilometer, samt att motsvarande avstånd under juli månad 1917 vore 116 respektive 201 kilometer, under det att avstånden enligt de sakkunnigas förslag äro respektive 63 och 106 kilometer. Detta förhållande synes giva vid handen, att en viss utsträckning av den rayon, från kalkens avsändningsort räknat, inom vilken intet fraktbidrag av statsmedel torde böra utgå, kan anses vara berättigad och lämplig.

Ämbetsverken hava därför, i nära anslutning till förhållandena under år 1917, ansett sig kunna föreslå ungefär 100 kilometer som det avstånd, å vilket statsbidrag må börja utgå. Fraktavgiften å statens järnvägar för nämnda avstånd utgör för närvarande 78 öre samt för närmast högre tariffavstånd, 105 kilometer, 81 öre per 100 kilogram. Den minsta fraktavgift, som borde debiteras för ett statsbidrag skulle kunna utbetalas, har synts styrelserna böra utgöra ungefär 80 öre per 100 kilogram.

Emellertid vilja ämbetsverken framhålla en särskild olägenhet, som vidlåder det nuvarande systemet att låta trafikanterna betala en och samma fraktkostnad för sändningar å alla avstånd från och med det, då statsbidrag börjar att utgå, till det, å vilket statsbidraget utgår till fullo. Detta system inbjuder nämligen trafikanten att inom den sålunda uppkommande rayonen välja avsändningsort utan hänsyn till transportlängden. Om en transport sålunda utföres å en längre vägsträcka än som vore nödvändigt, därest förbrukaren rekvirerade kalken från ett närmare beläget leveransvilligt kalkbruk, får staten bidraga till fraktkostnaderna med ett större belopp än i det senare fallet. Därest de sakkunnigas förslag skulle förverkligas, vare sig obeskuret eller med den ändring, som ovan antytts, vore det icke ur vägen att vidtaga någon åtgärd för att i möjligast största mån minska transportlängderna. Detta skulle kunna åstadkommas genom att den minimifrakt, trafikanten har att erlägga, innan statsbidrag utbetalas, bestämdes efter en glidande skala, så att nettofrakten i någon mån ökades med avståndet. Härigenom finge trafikanten ett visst intresse av att rekvirera kalk från ett närmare beläget kalkbruk än från ett längre avlägset. Ämbetsverken hava därför tagit i övervägande, att trafikantens nettofrakt för transporter utöver 100 kilometer skulle ökas med 1 öre för varje fullt 20-tal kilometer intill det avstånd, å vilket nettofrakten enligt de sakkunnigas förslag bleve högre än den på förstnämnda sätt framkonstruerade nettofrakten. Sådant förfarande skulle resultera i att det bleve först på avstånd över 410 kilometer, som nettofrakten komme till praktisk användning.

Genom denna anordning skulle därjämte erhållas en icke obetydlig minskning av statsbidraget på avstånd upp till ungefär 400 kilometer. En sådan inskränkning i de sakkunnigas förslag är enligt ämbetsverkens förmenande alldeles nödvändig. Genom de sakkunnigas förslag skulle nämligen statsbidragsbeloppet, beräknat med ledning av 1918 års transporter, ökas från 2,000,000 till 2,600,000 kronor. En förändring av grunderna för statsbidraget torde emellertid icke böra ske i sådan riktning, att det totala statsbidragsbeloppet undergår en ökning mot vid tillämpning av nu gällande bestämmelser. Tvärtom vore det givetvis ur statsfinansiell synpunkt önskligt, att statens utgifter för ifrågavarande ändamål såvitt möjligt minskades. Den av ämbetsverken nu föreslagna ändringen i inskränkande riktning av de sakkunnigas förslag kan visserligen icke förväntas medföra en mera betydande minskning av statsbidraget i dess helhet, beräknat efter nu gällande bestämmelser, men måste dock anses som ett steg i den rätta riktningen.

Järnvägsstyrelsen har för sin del velat uttala, att en ännu större skärpning rätteligen bort vidtagas, till exempel så att procentsatserna å 200 och 500 kilometer minskades till 20 respektive 40 procent av fraktavgifterna och statsbidraget för övriga avstånd i proportion härtill, men har styrelsen, med hänsyn till att ifrågavarande fraktlindring icke drabbar statens järnvägar, ansett sig gentemot lantbruksstyrelsen för närvarande icke böra påyrka en ytterligare inskränkning.

De nettofrakter och statsbidragsbelopp, som uppstå vid tillämpning av de sakkunnigas förslag utan, respektive med de modifikationer, som av ämbetsverken här ovan angivits, framgå av bifogade diagram, bilagan B.¹

Skärskådas den del av diagrammet, som utvisar ämbetsverkens här ovan skisserade förslag, så finner man, att statsbidraget komme att vid 200 kilo-

¹ Här utesluten.

meter utgå ungefär med 30 procent av fraktagiften i tariff U. Om den räta linje, som utvisar nettofrakten enligt de sakkunnigas förslag, förändrades så, att den droges genom den punkt, som utvisar ett statsbidrag av 30 procent, det vill säga en nettofrakt av 70 procent, vid 200 kilometers avstånd, så finner man, att denna linje för avstånd under 500 kilometer i det närmaste sammanfaller med den delvis brutna linje, som utvisar ämbetsverkens nyssnämnda förslag. Ämbetsverken hava därför ansett sig böra föreslå en ändring av förslaget till statsbidrag enligt den glidande skalan på så sätt, att detsamma fixeras till 30 procent för 200 kilometer och 50 procent för 500 kilometer. Vad minimifrakten beträffar skall den utgöra 80 öre med den höjning för varje 20 kilometer utöver 100 kilometer, som här ovan föreslagits. — — —.

I bilaga C¹ ha de olika beloppen angivits för vissa avstånd upp till 2,000 kilometer.

Några detaljerade beräkningar över den besparing, som skulle göras vid tillämpning av ämbetsverkens förslag, har icke kunnat verkställas, men järnvägsstyrelsen uppskattar den till ett par hundratusen kronor. — — —.

Vad beträffar utbetalandet av statsbidrag, har detta hittills skett på så sätt, att mottagaren av kalken mot ett av honom på heder och samvete underskrivet intyg, att kalken är avsedd för jordbruksändamål, fått avdrag å det ordinarie fraktseloppet, motsvarande statens bidrag enligt gällande bestämmelser. Detta tillvägagångssätt anses icke hava inneburit full säkerhet därför, att den med understöd av statsmedel transporterade kalken icke kommit andra ändamål än jordbruksproduktionen tillgodo. — — —.

För att åstadkomma mera betryggande säkerhet härutinnan hava de sakkunniga föreslagit anlitan av hushållningssällskapens medverkan vid utfärdande av de intyg, mot vilka fraktbidrag skulle få åtnjutas. — — —.

Det av de sakkunniga i förevarande hänseende avgivna förslaget synes vara i så hög grad vidlyftigt och omständligt i jämförelse med nu tillämpat tillvägagångssätt, att ämbetsverken ej anse en förändring tillräckligt motiverad enbart av den bristfällighet ur kontrollsynpunkt, vilken ansetts vidlåda nu tillämpat förfarande. Den föreslagna kontrollmetoden skulle emellertid lämna möjlighet att ur flera synpunkter statistiskt bearbeta ansökningarna om fraktbidrag, varigenom hela denna fråga framdeles skulle kunna på ett mera fullständigt sätt överblickas. Härigenom skulle också möjligen kunna åstadkommas underlag för en mera individuell prövning av de inkomna framställningarna om fraktbidrag, därest det i en framtid skulle anses lämpligt att låta endast jordbruk av en viss karaktär komma i åtnjutande av här ifrågakvarande förmån. På grund av dessa skäl anse sig ämbetsverken, om ock med viss tvekan, kunna i huvudsak ansluta sig till det av de sakkunniga föreslagna kontrollsystemet.

Vad vidare beträffar frågan, huruvida av statsmakterna till jordbrukets fromma anvisade medel till lindring av frakten å kalk med mera ej kommit utslutande jordbruket tillgodo, utan även kunnat i viss mån utnyttjas av kalkindustrien, så vilja ämbetsverken framhålla, att, även om de sakkunniga funnit, att enligt den av dem företagna utredningen förhållena i detta avseende icke äro befogade, ut-

¹ Här utsluten.

redningen i allt fall icke kan sägas lämna något övertygande bevis därpå, att ifrågavarande statsmedel, såsom avsett varit, helt och odelat kommit jordbruket tillgodo. Anmärkas må för övrigt, att en övertygande bevisning i ena eller andra riktningen är synnerligen svår, om ej rent av omöjlig, att förebbringa. Ämbetsverken vilja emellertid framhålla, att ju större den kvantitet kalk, vid vars transport fraktlindring åtnjutes, är i förhållande till kalkbrukens hela avsättning av kalk, dess större blir givetvis risken att kalkproducenterna skola kunna tillgodogöra sig ifrågavarande statsunderstöd genom förhöjda försäljningspriser. Ett stöd för denna uppfattning synes kunna hämtas ur den av de sakkunniga sammanställda tablån över tillverkningskostnad, försäljningspris och nettovinst i öre per 1 hektoliter samt i procent av försäljningspriset vid ett kalkbruk i Västergötland åren 1909—1919. Av denna tablå framgår nämligen, att ifrågavarande kalkbruks vinst i hög grad stegrats under de sista åren, då samtidigt genom de starka fraktförhöjningarnas inverkan fraktlindring allt mer och mer kommit de kalkbruken närboende konsumenterna tillgodo och statsbidrag sålunda härigenom kommit att åtnjutas för en allt större del av hela kalkavsättningen. Med hänsyn härtill är varje förändring av gällande bestämmelser i syfte att förbehålla statsunderstödet i första rummet åt ett förhållandevis mindre antal mera avlägset boende konsumenter, även ur angivna synpunkt, att betrakta som ett steg i rätt riktning.

Det har framhållits, att en säkrare garanti i berörda hänseende skulle kunna vinnas genom direkta avtal angående priserna å kalk mellan producenterna å ena och konsumenterna — eventuellt genom förmedling av någon statsmyndighet — å andra sidan. Ett sådant förfarande torde vara om icke helt omöjligt att genomföra, dock givetvis förenat med stora svårigheter och olägenheter. Dels äro, såsom lantbruksstyrelsen i skrivelse den 4 mars 1919 till statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet påpekat, de jämförelsevis fataliga kalkproducenterna väl organiserade eller kunna lätt bliva det, medan de talrika avnämarna av kalken knappast kunna företrädas av någon i lika grad auktoritativ organisation och jämväl sakna effektiva påtryckningsmedel på kalkproducenterna. Härtill kommer, att erfarenheten från kristiden beträffande dylika uppgörelser givit vid handen, att de med en producentgrupp överenskomna eller gruppen påtvungna priser i praktiken oftast blivit gällande även för sådana producenter, vilka eljest kunnat åtnöjas med lägre försäljningspriser. Vid närmare övervägande av skälen för och emot den föreslagna åtgärden hava ämbetsverken därför ansett sig icke för närvarande böra förorda densamma.

Vad slutligen vidkommer frågan om beredande av fraktlindring med anlåtande av statsmedel vid sjötransporter av kalk, så hava de sakkunniga med hänsyn framför allt till önskvärdheten av, att jordbruket i kustlandskapen må beredas lättast möjliga tillfälle att utnyttja de rika kalkförekomsterna i Skåne, Öland och Gottland, föreslagit ett slags premieringssystem, varigenom konsument, som för jordbruksändamål inköpt och med fartyg fraktat kalk, av statsmedel skulle beredas viss ersättning för utlagd fraktkostnad. Då, så vitt av den i ärendet förebragta utredningen framgår, denna kostnad vid sjötransport även vid nu rådande högt uppdrivna frakter ställer sig avsevärt billigare än vid järnvägstransport och det ej torde få anses ligga utom möjlighetens gräns, att sjöfrakterna inom överskådlig framtid komma att nedgå, hålla ämbetsverken före, att tillräckligt vägande skäl att utsträcka statens understödande verksamhet även till detta område knappast

kunna anses föreligga. Emot en dylik utsträckning talar också den omständigheten, att det näppeligen torde kunna förhindras, att en fraktlindring vid transport sjöledes med anlåtande av särskilt för ändamålet anvisade statsmedel åtminstone delvis utnyttjas av kalkindustrien. En sådan lindring skulle alltså i högre eller lägre grad bliva ineffektiv för konsumenternas vidkommande.

Med hänsyn till vad här ovan anförts få ämbetsverken i underdånighet hemställa, att grunderna för utbetalande av statsbidrag till fraktkostnaderna för kalk med mera för jordbrukets behov måtte förändras på sätt, som ämbetsverken här ovan föreslagit.»

Att statsbidragen till fraktlindring för jordbrukskalk varit av stor betydelse för att befordra kalkens användning i jordbruket och därmed främja denna närings utveckling, finner jag uppenbart. Jag anser det också vara nödvändigt, att statens understödjande verksamhet i detta avseende fortsättes. Att förändra formen för denna verksamhet till något slags premieringssystem för kalkanvändning synes mig skola medföra sådana svårigheter, att det icke nu bör ifrågakomma. På grund av åtskilliga förhållanden böra emellertid reglerna för statsbidragen till fraktlindring i vissa avseenden förändras.

*Departements-
chefen.*

Om därvid först tages i betraktande fraktlindringens storlek, visar utredningen, att till följd av de under senare år skedda provisoriska förhöjningarna i järnvägsfraktsatserna fraktlindringen dels kommit att stiga till mycket större belopp än förut, absolut taget, och dels numera åtnjutes för kortare transportavstånd än förr. Från de vid ämbetsverkens utlåtande fogade bilagorna har sammanställts en i detta avseende belysande tabell, vilken torde få såsom bilaga 1 fogas vid detta protokoll. Denna tabell utvisar statsbidrag och nettofrakt (d. v. s. kalkköparens egen fraktkostnad) för olika avstånd såväl vid första tillämpningen av statsbidragen med 1908 års ingång som sedermera vid vissa tidpunkter, då förändring skett antingen i reglerna för statsbidragen eller genom fraktförhöjningar. Tabellen upptager icke alla sådana förändringar utan endast de viktigaste. Av densamma framgår, bland annat, att statsbidrag utgick år 1908 redan vid 35 kilometers transport, vilket avstånd genom ändringar i villkoren successivt ökades till 116 kilometer men därefter genom frakthöjningarna åter minskades, så att bidrag nu åtnjutes redan vid 25 kilometer. På relativt korta avstånd utgår nu ett avsevärt statsbidrag, vilket beror på att den minimifrakt av 30 öre, som kräves för statsbidrag, debiteras för vida kortare transporter än förr. Att statsbidragen även å större avstånd ökats, absolut taget, genom att frakten i sin helhet höjts, är självklart. På grund av att för alla avstånd maximum av statsbidraget

är 30 procent av fraktkbeloppet, bliva dock icke de längre avstånden relativt taget mer gynnade än de kortare.

I likhet med de sakkunniga och ämbetsverken anser jag ändringar i villkoren böra ske i sådant syfte, att dels för avstånd under viss gräns den nuvarande rätten till bidrag alldeles bortfaller och dels bidragen för längre avstånd ordnas så, att de även relativt växa med avståndet. Dessa förändringar synas mig lämpliga ur jordbrukets synpunkt. De böra vid sin tillämpning utformas på sådant sätt, att statens utgifter så vitt möjligt hållas nere.

De i detta syfte föreslagna ändringarna utgöras av dels höjning av den minimifrakt, vid vilken statsbidrag skall börja utgå, och dels en glidande, progressiv skala för statsbidragen.

Beträffande minimifrakten har höjning från den nuvarande gränsen av 30 öre förordats av de sakkunniga till 60 öre men av ämbetsverken till 80 öre. Statsbidrag skulle enligt dessa förslag börja utgå vid resp. 63 och 105 kilometer. I betraktande av att genom de av 1917 års iagtima riksdag beslutade ändringarna i villkoren ett avstånd av 116 kilometer blev statsbidragets lägsta gräns, ehuru denna gräns sedermera genom taxeförhöjningar i hög grad sänkts, vill jag i detta avseende tillstyrka ämbetsverkens förslag. Ännu större höjning av gränsen torde icke böra ifrågakomma.

Även förslaget om en glidande skala synes mig vila på en riktig åskådning. De sakkunniga hava förordat skalans konstruerande på sådant sätt, att statsbidraget skulle vid 200 kilometers avstånd utgöra 40 procent och vid 500 kilometers avstånd 50 procent av frakten. Ämbetsverken hava först och främst förordat sådan jämkning, att för avstånd mellan det, då statsbidrag börjar utgå, och det, då det utgår med sitt fulla belopp, icke skall såsom nu ske ökning blott i statsbidraget, under det att kalkköparen endast behöver erlægga nyssnämnda minimifrakt, utan successiv höjning med 1 öre pr 100 kilogram för varje 20-tal kilometer ske även i kalkköparens nettofrakt. Härigenom varder ock det avstånd, då statsbidraget börjar utgå till fullo, framskjutet längre. Denna ämbetsverkens åsikt biträder jag. För densamma talar det praktiska skälet att söka motverka, att kalk tages från ett avlägsnare kalkbruk och drager högre statsbidrag, oaktat kostnaden för kalkköparen blir oförändrad. Vidare hava ämbetsverken, som funnit att med tillämpning av deras förslag om 80 öres minimifrakt och nyssnämnda 20-kilometers stigningar statsbidraget skulle vid 200 kilometers transport utgöra ungefär 30 procent av frakten, förordat, att detta procenttal vid nämnda avstånd måtte — jämte 50 procent vid 500 kilometer —

läggas till grund för den glidande skalan. Förslaget framgår närmare av härvid fogade bilaga 2. Det har beräknats, att, under det att de sakkunnigas förslag skulle medföra en årlig statsutgift på omkring 2,600,000 kronor, ämbetsverkens förslag innebure en besparing av ett par hundratusen kronor. Enligt vad jag från järnvägsstyrelsen inhämtat har i ämbetsverkens utlåtande avsetts att uttryckas, att denna besparing beräknades skola uppkomma i förhållande till de *nuvarande* utgifterna, ehuru detta måhända ej blivit tillräckligt tydligt framhållet. Jag ansluter mig i dessa avseenden till ämbetsverkens förslag. Med förmälan att utgifterna från anslaget under år 1919 uppgingo till 1,956,000 kronor, anser jag statsanslagets belopp kunna med anledning härav sänkas till 1,800,000 kronor.

De sakkunniga hava för åstadkommande av ökad kontroll över att statsbidraget utgår allenast för transport av sådan kalk, som användes för jordbruksändamål, föreslagit ett ganska omständligt förfaringssätt med anmälningsblanketter och prövning genom hushållningssällskapets försorg. Ämbetsverken hava ansett den föreslagna metoden för vidlyftig enbart för kontrollbehovets skull men — ehuru med tvekan — i huvudsak anslutit sig till förslaget därom med hänsyn till de fördelar detta skulle medföra i statistiskt avseende, vilka ansåges kunna bli till gagn framdeles vid avfattandet av nya regler angående kalkfrakterna. För min del vill jag icke i detta sammanhang tillmäta de statistiska hänsynen alltför stor betydelse. Men från kontrollsynpunkt finner jag en anordning, till sina grunddrag överensstämmande med förslaget, vara icke blott önskelig utan även nödvändig. Dock måste även enligt min mening förfaringssättet bli betydligt enklare, vilket ock torde kunna utan större svårighet låta sig göra.

De sakkunniga hava berört frågan, huruvida alla jordbrukare — större och mindre utan åtskillnad — fortfarande borde åtnjuta fraktlindring. Denna fråga synes mig förtjänt av ytterligare utredning. För närvarande torde i varje fall icke någon ändring härutinnan böra ske i de nuvarande reglerna.

I frågan huruvida grund finnes för de framkomna påståendena, att statsbidragen utnyttjats av kalkproducenterna till höjning i kalkprisen, så att sagda bidrag icke för jordbrukarna medfört den åsyftade nyttan, hava åtskilliga undersökningar verkställt. Om än av de sakkunnigas utredning torde få anses framgå, att dessa påståenden varit åtminstone väsentligt överdrivna, så har dock icke någon full klarhet vunnits härutinnan. Genom de inskränkningar i statsbidragsvillkoren, jag nu förordat, läser väl i allt fall möjligheten för kalkbruken att

Bihang till riksdagens protokoll 1920. 1 saml. 179 häft. (Nr 217.) 4

pålägga oskäligen avans bliva väsentligt beskuren. Därest skäligen anledning skulle befinnas föreligga till klagomål över producenternas pris-sättning, lärer väl den i utredningen antydda utvägen att söka genom förhandlingar med producenterna åvägabringa överenskommelse om vissa pris böra tillgripas oaktat de vanskligheter, vilka, såsom även framhållits, äro förbundna därmed.

Vad slutligen sjöfrakterna angår ansluter jag mig till ämbetsverkens mening, att då dessa frakter äro avsevärt lägre än järnvägsfrakterna samt det för övrigt visat sig svårt att utforma något lämpligt statsbidragssystem för sjöfraktad kalk, förslaget om statsbidrag till dem icke bör föranleda vidare åtgärd.

På grund av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen,

att för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov å *extra stat* för år 1921 anvisa ett förslagsanslag av kronor 1,800,000.

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:

H. Mellström.

Bilaga 1.

Uppgift å statsbidrag (a) vid transport å en järnväg och nettofrakt (b) för kalk för jordbrukets behov; öre per 100 kilogram.

Km.	1/1 1908		1/1 1913		1/1 1916		1/1 1917		1/1 1918		1/1 1920		Ämbetsverken's förslag	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
20	—	högst 10	—	högst 20	—	högst 25	—	högst 30	—	högst 30	—	30	—	högst 80
25	—		—		—		—		—		—	—	—	
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	30	—	—
35	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	9	30	—	—
40	2	10	—	—	—	—	—	—	—	—	12	30	—	—
50	4	10	—	—	—	—	—	—	5	31	14	34	—	—
75	7	11	—	—	—	—	—	—	14	31	20	46	—	—
100	9	13	2	20	1	25	—	—	17	38	23	55	—	—
150	12	18	10	20	9	25	6	30	23	52	31	71	20	82
200	14	21	14	21	14	25	12	30	26	62	35	82	33	84
300	18	28	18	28	20	30	17	38	35	80	45	105	61	89
400	22	34	22	34	24	36	20	47	42	98	54	126	83	97
500	26	40	26	40	28	42	24	55	50	115	63	147	106	104
1,000	47	71	47	71	49	73	43	99	89	206	110	256	223	143

Bilaga 2.

Statsbidrag (a) och nettofrakt (b) enligt ämbetsverken's förslag, öre per 100 kilogram.

Km.	a.	b.	Km.	a.	b.	Km.	a.	b.
6—100	—	högst 80	185	30	84	400	83	97
105	1		80	200	33	84	500	106
110	4	80	205	35	85	600	130	113
115	7	80	220	40	86	800	178	128
120	9	81	240	45	87	1,000	223	143
140	14	82	275	53	88	1,200	270	159
165	22	83	300	61	89	2,000	458	220