

Nr 270.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till fraktlindring å jordförbättringsmedel; given Stockholms slott den 14 mars 1930.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

J. B. Johansson.

Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDAVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Johansson anför:

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag har under nionde huvudtiteln, punkt 84, beräknats ett extra förslagsanslag av 600,000 kronor till fraktlindring å jordförbättringsmedel. Till fraktlindring å kalk hava alltsedan 1907 anslag varje år beviljats med växande belopp. De senare åren hava förslagsanslag beviljats till belopp av 600,000 kronor.

Lantbruksstyrelsen har nu dels, på sätt statsverkspropositionen omför-
mäler, i skrivelse den 13 november 1929 föreslagit äskandet av ett förslags-

*Anslag till
fraktlindring
å jordför-
bättrings-
medel.*

anslag om 1,000,000 kronor till fraktlindring å konstgödsel och dels i det utlåtande, styrelsen den 18 december 1929 avlämnat i anledning av det i statsverkspropositionen omförmälda utredningsuppdraget i avseende å kalkfraktlindringsanslaget, hemställt om beviljande jämväl för budgetåret 1930/1931 av anslag för lindring av fraktkostnaderna för kalk. I avseende å det belopp, som för sistnämnda ändamål borde äskas, föreslår lantbruksstyrelsen olika alternativ, beroende av de ändringar i gällande bestämmelser för anslagets fördelning, som må föranledas av den nyssnämnda utredningens resultat.

**Fraktlindring
för konst-
gödsel.**

*Omfattningen
av begreppet
konstgödsel.*

Med *konstgödsel* skulle i detta sammanhang förstås allenast *oorganiska salter, som användas till gödselmedel*. De andra ämnen — huvudsakligen avfallsprodukter från vissa industrier — som i järnvägarnas frakttaxor hänföres till konstgödning skulle ej härvidlag komma i betraktande.

*Lantbruks-
styrelsen.*

Lantbruksstyrelsen, som på sin tid den 20 april 1929 avgivit yttrande över järnvägsstyrelsens utlåtande den 28 mars 1929 med nytt förslag till taxa för transporter å statens järnvägar och därvid ur jordbrukssynpunkt framfört åtskilliga erinringar rörande taxornas anordnande, anför i sin omförmälda skrivelse den 13 november 1929 i huvudsak följande:

Den taxa, Kungl. Maj:t den 27 juli 1929 fastställt att gälla tillsvidare fr. o. m. den 1 juli 1930, innebär i fråga om fraktkostnaderna för konstgödsel i viss mån ett tillmötesgående av lantbruksstyrelsens önskemål, i det att vissa sänkningar företagits beträffande partier om 5,000 kilogram, varjämte vid befraktning, som avser en väglängd av mer än 300 kilometer, en lägre taxa får tillämpas, när frakt erlägges för minst 15 ton per vagn. Emellertid måste oaktat nämnda jämkningar fraktsatserna å konstgödsel anses i hög grad betungande. Inom lantbruksstyrelsen har uppgjorts en utredning rörande frakttaxorna m. m. för konstgödsel å statens järnvägar (Bil. A). Däri återfinnes (i tabell III) en jämförelse mellan fraktsatserna före kriget, gällande fraktsatser och de fraktsatser, som träda i kraft den 1 juli 1930. För att klargöra innebörden av de olika taxornas verkningar hava fraktsatserna i de båda sistnämnda fallen jämväl angivits i procent av motsvarande fraktsatser före kriget. Av sålunda anförda tal framgår tydligt, hurusom ifråga om mindre försändelser i allmänhet och beträffande större sådana för kortare vägsträckor fraktkostnaderna enligt den senaste taxan komma att bliva dubbelt eller mer än dubbelt så stora som före kriget. Att vid transport över längre vägsträckor en viss reducering i fraktavgifterna företagits i den nya taxan spelar enligt lantbruksstyrelsens mening mindre roll för jordbruket och dess utöware. Handeln med konstgödselmedel är nämligen så ordnad, att importen i regel sker till vissa s. k. tariffhamnar runt landets kust, där upplagringsplatser finnas och varifrån gödselmedlen sedan fördelas över landet. Priset å samtliga gödselmedel

beräknas med utgångspunkt från dessa tariffhamnar. Mellanhanden, som biträder vid fördelningen av konstgödseln, plägar betinga sig ersättning i form av antingen viss procent eller viss fast rabatt per 100 kilogram av varan. Konsumenten får, vare sig han köper varan direkt eller genom mellanhand, betala det fastställda tariffhamnspriset jämte fraktkostnaden från dylik hamn till förbrukningsorten. Till ledning hava därför uppställts särskilda frakttabeller, som angiva fraktkostnaden till varje järnvägsstation från närmaste tariffhamn. Enligt vad lantbruksstyrelsen kunnat inhämta äro de avstånd, konstgödsel fraktas per järnväg, därför icke så stora; från försäljningshåll beräknas medelavståndet till omkring 200 kilometer. Under sådana förhållanden synes det lantbruksstyrelsen ligga i öppen dag, att fraktkostnaderna för avstånd intill 400 kilometer ur jordbruks-synpunkt spela den största rollen. För det mindre och medelstora jordbruket äro emellertid jämväl kostnaderna för befraktning av mindre partier, till och med av stycke gods, givetvis betydelsefulla. De i den nya taxan vidtagna jämkningarna för större sändningar på långa avstånd torde få betydelse huvudsakligen för konstgödselindustri och grosshandel. Det synes dock, som om här endast i undantagsfall konkurrens med sjöfarten skulle vara tänkbar. Endast för sådan konstgödselproduktion, som bedrivs inom landet utan möjlighet till direkt sjötrafik med respektive tariffhamnar, torde tariffjämkningarna på större avstånd vara av något verkligt värde.

De fraktsatser för konstgödsel, som hava någon avsevärd betydelse för jordbruket, komma alltså jämväl efter den nya frakttaxans ikraftträdande att belasta jordbruket minst dubbelt så hårt som före kriget, under det att lantbrukets med tillhjälp av konstgödselmedel framställda produkter, exempelvis havre och råg, betinga priser, som föga om ens något överstiga förkrigsprisen. Under sådana förhållanden synes det lantbruksstyrelsen ligga synnerligen nära till hands att undersöka möjligheten för ett ingripande från det allmännas sida till åstadkommande av lindring i fraktkostnaderna för den ur produktionssynpunkt så viktiga konstgödseln. Dylik lindring skulle säkerligen såväl reellt som framför allt psykologiskt uppmuntra till ökad användning av konstgödsel.

Innan lantbruksstyrelsen närmare ingår på nyssnämnda spørsmål, anser sig styrelsen emellertid böra till skärskådande upptaga frågan om önskvärdheten av dylik ökad användning av konstgödsel.

I jordbrukets ekonomi gäller det att försöka bringa produktionskostnader och försäljningspriser i rätt förhållande till varandra. Detta kan ske genom att sänka produktionskostnaderna eller höja försäljningspriserna. För närvarande torde åtgärder i båda riktningarna vara oundgängligen nödvändiga, om något resultat skall kunna nås. Erfarenheten har lärt, att en lämplig konstgödsling medför skördeökning av betydligt större värde än de kostnader, som påkallas av gödslingen.

Det har länge ansetts, att det svenska jordbruket icke förstått att utnyttja dessa möjligheter på samma sätt som andra i produktionshänseende högt stående länders jordbrukare. I syfte att närmare klargöra, huru härmed sig förhåller, har lantbruksstyrelsen med ledning av tillgängliga uppgifter rörande tillverkningen av och handeln med konstgödsel sökt beräkna förbrukningen av kväve, fosforsyra och kali i form av konstgödsel dels inom våra grannländer, dels ock i Tyskland och Frankrike. Resultatet härav framgår av en vid styrelsens skrivelse bifogad undersökning rörande konstgödsel förbrukningen i vissa länder (Bil. B). Av den tabell rörande konstgödsel förbrukningen i dessa länder i medeltal för åren 1925, 1926 och 1927, som däri återfinnes, framgår tydligt Sveriges jämförelsevis efterblivna ställning på detta område. I jämförelse med de mest produktiva jordbruksländerna, Danmark och Tyskland, är Sveriges konstgödsel förbrukning minimal och torde även med nu gällande produktpriser kunna ökas. Särskilt beklaglig och i viss mån oförståelig synes Sveriges låga förbrukning av fosforsyra vara. Därest konstgödsel förbrukningen till följd av fraktkostnadsminskning skulle visa stegring, får detta således anses vara en given fördel.

Då en allmän tariffsänkning numera icke torde kunna påräknas, synes enda möjligheten vara att anslå särskilda medel för åstadkommande av nödig fraktlindring, som årligen sker för kalk.

I fråga om konstgödsel torde förhållandena i ännu högre grad motivera ett statsingripande i syfte att reglera fraktkostnaderna. Konstgödseln spelar såsom produktionsökande faktor en mycket större ekonomisk roll än kalken och faran för att konstgödsel skall användas i ekonomiskt ofördelaktig omfattning är mycket mindre än i fråga om kalk.

Med utgångspunkt däriifrån att fraktsatserna i den nya taxan äro väl avvägda i förhållande till väglängd och godsmängd och att den nu ifrågasatta fraktreduceringen endast avser en likformig sänkning av samtliga taxor, torde på grund av konstgödselhandelns förut skildrade natur med säkerhet kunna förväntas, att eventuell fraktlindring skall komma endast jordbruket och ingen annan till godo, något som på många håll anses icke kunna sägas vara fallet ifråga om fraktlindringen för jordbrukskalk. Det synes uteslutet, att en lindring av fraktkostnaden för konstgödsel kan föranleda en förändring av formerna för denna handel. Då det pris, lantmännen hava att betala, utgöres av tariffhamnspris med tillägg av den verkliga fraktkostnaden till köparens järnvägsstation, synes det ligga i öppen dag, att fraktlindringen helt komme jordbruket till godo.

För bedömande av storleken utav den reducering av fraktsatserna, som ur jordbrukssynpunkt och med hänsyn till förkrigsfrakterna skäligen bör kunna ifrågasättas, har lantbruksstyrelsen i omförmälda Bil. A, tabell IV, låtit göra en beräkning av bland annat skillnaden mellan de fraktavgifter, som fastställts att gälla från och med 1 juli 1930, och dem, som gällde före

kriget, uttryckt i procent av de förra. Dessa tal visa att för att återkomma till förkrigsfraktsatsernas nivå ifråga om fraktsatser av någon betydelse erfordras en reducering, växlande från något över 40 procent till omkring 60 procent. Under sådana förhållanden torde procentalet 40 motsvara en ur jordbrukets synpunkt lämplig och med hänsyn till dess produktpriser skälig sänkning av fraktsatserna. I bil. A angiver tabell V fraktindex i förhållande till förkrigsfrakter vid en reducering av den senast fastställda taxans frakter med 40 procent (fraktindex II). En granskning därav giver vid handen, att även med en så stark beskärning av fraktsatserna jordbruket skulle komma att vid befaktning av konstgödsel belastas med fraktavgifter, vilka för utnyttjade fraktsatser skulle med cirka 3 procent — cirka 60 procent överstiga de frakter, som gällde före kriget. I medeltal skulle fraktkostnaderna dock därigenom bringas i ett mera rimligt förhållande till saluvärdet å jordbrukets produkter.

Det är omöjligt att fullt exakt bedöma, vilka kostnader en fraktlindring av 40 procent för konstgödsel skulle komma att medföra för statsverket. Härvid måste givetvis räknas med att samma procentuella nedsättning måste komma även dem till del, som äro hänvisade att anlita enskilda järnvägar. För att få en ungefärlig uppfattning om det belopp, varom här är fråga, har lantbruksstyrelsen låtit verkställa en approximativ beräkning av den årliga förbrukningen av konstgödsel inom Sverige och för denna varugrupp utgående järnvägsfraktkostnader (Bil. C), vilken grundar sig på av statens järnvägar lämnade uppgifter rörande befaktningen av konstgödsel på stadsbanorna. Med stöd av dessa uppgifter och under förutsättning att cirka hälften av befaktningarna sker med anlitan av statens järnvägar, har lantbruksstyrelsen kommit till det resultatet, att den totala järnvägsfraktkostnaden för konstgödsel vid nuvarande förbrukning uppgår till cirka 2,5 miljoner kronor. En jämförande beräkning, grundad på uppgifter från svenska lantmännens riksförbund, kommer emellertid till ett något lägre tal.¹ Med utgångspunkt från det nuvarande läget synes således en generell sänkning av fraktsatserna för konstgödsel med 40 procent medföra en kostnad för statsverket av cirka 1 miljon kronor.

Lantbruksstyrelsen har haft under övervägande, huruvida från fraktlindring icke borde uteslutas frakter där fraktkostnaden ur jordbrukets synpunkt kunde anses vara jämförelsevis obetydlig. Emellertid skulle svårigheter möta att uppdraga en rättvis gräns, varjämte ett sådant förfarande med all sannolikhet skulle om ej direkt motverka så dock icke i nämnvärd grad kunna uppmuntra användning av konstgödning bland mindre jordbrukare, vilka mången gång, jämväl vid samlastning, äro tvungna att taga mindre vagnslaster eller till och med stycke gods. Av dessa skäl har lantbruksstyrelsen ansett sig icke böra föreslå någon inskränkning i den ifrågasatta allmänna procentuella fraktsänkningen.

¹ Cirka 2,170,000 kronor. Jfr Bil. C.

Järnvägs-
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen, dit lantbruksstyrelsens utlåtande remitterats, har uti sitt yttrande, som inkommit till jordbruksdepartementet den 15 februari 1930, förklarat att, då den föreslagna fraktlindringen är avsedd att täckas av särskilt anslagna statsmedel och således icke komme att minska järnvägarnas fraktintäkter, styrelsen ur denna synpunkt saknar anledning att avstyrka bifall till lantbruksstyrelsens hemställan. Dock synes det styrelsen vara angeläget, att sådana anstalter, om möjligt, bli träffade, att fraktrabatten tillgodokommer uteslutande respektive konsumenter. Vad angår förslagsanslagets storlek så kan denna endast bli föremål för en högst ungefärlig uppskattning. Enligt statens järnvägars senast utgivna statistik fraktades under år 1927 av konstgödsel cirka 89,500 ton i statens järnvägars egen trafik och cirka 93,300 ton i samma järnvägar berörande samtrafik. Medeltransportlängden var 134 respektive 158 kilometer. Detta kan sägas motsvara ett fraktbelopp av sammanlagt cirka 1,250,000 kronor. Härtill kommer frakten för den konstgödsel, som under nämnda år transporterats i respektive järnvägars egen trafik samt i statens järnvägar icke berörande samtrafik. Omfattningen av dessa transporter är obekant, men har sannolikt varit så betydande, att vederbörande fraktbelopp närmast sig miljonen. Man torde alltså för år 1927 kunna räkna med en totalfrakt av minst 2,000,000 kronor, och då det kan förmodas, att transporternas omfattning sedan dess stigit och kommer att ytterligare stiga, för den händelse statsbidrag lämnas till fraktbetalningen, synas de av lantbruksstyrelsen beräknade beloppen 2,500,000 kronor i frakt och 1,000,000 kronor såsom 40-procentigt statsbidrag kunna försvaras.

Rörande det tekniska förfarandet för fraktlindringsanslagets fördeining å trafikanterna finner styrelsen detta kunna ordnas på liknande sätt som beträffande den fraktlindring, vilken för närvarande åtnjutes vid transport av jordbrukskalk, d. v. s. så att mottagaren vid fraktens erläggande tillgodoföres viss del av densamma, under förutsättning att vissa kontrollföreskrifter äro vederbörligen iakttagna. Styrelsen anser sig emellertid böra ifrågasätta, huruvida icke fraktlindringen bör inskränkas till att omfatta endast vagnslastsändningar, d. v. s. partier om minst 2,500 kilogram. Enligt vad styrelsen inhämtat, förekomma nämligen stycke-godstransporter av konstgödsel endast i ringa omfattning och å korta avstånd, varför en fraktlindring för sådana transporter icke torde hava någon praktisk betydelse. Stycke-godsfrakten å statens järnvägar för konstgödsel på ett avstånd av exempelvis 50 kilometer utgör för närvarande och kommer även efter den nya taxans ikraftträdande att utgöra 1 krona 25 öre per 100 kilogram. Därest en rabatt av 40 procent medgäves, skulle alltså statsbidraget för en stycke-godssändning å nyssnämnda avstånd komma att uppgå till endast 50 öre för varje 100-tal kilogram av partiet. Värdet för konsumenten av en sådan nedsättning, tillämpad på mindre sändningar, synes styrelsen icke stå i rimlig proportion till det arbete och de kostnader, som beloppens uträkning, redovisning och kontrollering skulle förorsaka statio-

ner och kontrollkontor. Anses statsbidrag ändock böra utgå även för styckeegods, synes bidraget böra utanordnas endast för det fall, att detsamma skulle komma att uppgå till visst minsta belopp, förslagsvis 2 kronor.

Vad beträffar sättet för beräkning av fraktlindring väntar styrelsen uppdrag att avgiva förslaget till närmare bestämmelser, sedan anslag eventuellt blivit beviljat.

I yttrande, som den 4 mars 1930 inkommit till jordbruksdepartementet, har statskontoret bland annat förklarat sig finna utredningen giva vid handen, att konstgödseln, särskilt under nuvarande för jordbruket brydsamma förhållanden, är av synnerlig vikt med hänsyn till dess förmåga att snabbt lämna resultat. Därest inom budgeten icke finnes utrymme för anslag till fraktlindring både för kalk och konstgödsel, synes åtminstone ur jordbrukets synpunkt berättigat att företräde i viss mån beredes för konstgödselanslaget. Även den taxestegring å konstgödsel för vissa avstånd och beträffande vissa kvantiteter, som den 1 juli 1930 träder i kraft, talar därför. — Mot en alltför stark minskning av fraktlindringen för kalk tala de svårigheter för kalkbruken i Västergötland och Närke som därigenom kunde uppkomma.

Statskontoret.

Såsom fraktrabatteringen å konstgödsel enligt föreliggande förslag skulle ordnas, nämligen med fraktsänkning enligt ett konstant procenttal, kan — yttrar statskontoret vidare — en reducering av anslaget till lämplig storlek på ett enkelt sätt ernås, nämligen genom en sänkning av procenttalet. Statskontoret ifrågasätter, huruvida icke under förhandenvarande förhållanden sagda procenttal lämpligen borde sänkas från 40 till 20, varigenom anslaget skulle kunna begränsas till 500,000 kronor. Det synes vidare lämpligt, att i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag fraktlindringen inskränkes till att omfatta vagnslastsändningar, d. v. s. partier om minst 2,500 kilogram.

Mot det föreslagna systemet för fraktlindringens beräkning och fördelning anför statskontoret ingen erinran.

Med *kalk* menas i detta sammanhang *kalk*, *kalkstensmjöl* och *märgel* för jordbrukets behov.

Fraktlindring
för kalk.

Nu gällande bestämmelser angående statens bidrag till fraktlindring för kalk finnas intagna i Kungl. Maj:ts brev den 27 juni 1924 (Sv. förf.saml. nr 314). Innebörden av dessa bestämmelser torde i korthet kunna angivas så, att viss fraktlindring utgår, så snart fraktkostnaden för sändning om minst 10,000 kilogram per vagn överstiger 65 öre per 100 kilogram, en fraktkostnad som uppnås vid transport å enbart statens järnvägar vid ett avstånd av 171 kilometer eller, där jämväl enskilda järnvägar beröras av transportererna, vid ett kortare avstånd.¹ Statsbidrag utbetalas redan vid befraktning av minst 5,000 kilogram med samma belopp per 100 kilogram, som skulle hava utgått, om sändningen uppgått till 10,000 kilogram.

¹ Därvid tillkomma särskilda avgifter. Jmf. sid. 20 not 1).

Fraktlindringen ökas från 2 öre vid ett avstånd av 171 kilometer till 2 kronor 52 öre vid ett avstånd av 1,990 kilometer, allt för 100 kilogram. Rekvirentens fraktkostnad per 100 kilogram vid befraktning å statens järnvägar utgör i det förra fallet 65 öre och i det senare 1 krona 55 öre. För fraktavstånd å 300, 400 och 500 kilometer uppgår fraktlindringen till respektive 19, 32 och 46 öre samt jordbrukarens verkliga fraktkostnad till respektive 71, 76 och 80 öre, allt per 100 kilogram. För Norrland och Dalarna gälla emellertid särskilda, ännu förmänligare bestämmelser. Jordbrukskalk till dessa orter drager, huru stort fraktavståndet än är, icke i något fall högre fraktkostnad än 65 öre per 100 kilogram, därest kalken härstammar från kalkbruk i Närke, och 75 öre per 100 kilogram för vara från Västgöta-distrikten eller därmed jämförliga orter. Vid transport till station norr om Bollnäs och Orsa eller vid Dala—Hälsinglands eller Voxna—Lobonäs järnväg skall nämligen statsbidraget utgå så, att verkliga fraktkostnaden ej överstiger, vid transport från station vid eller norr om linjen Charlottenberg—Laxå—Hallsberg—Katrineholm—Norrköping 65 öre och från station, belägen söder om nämnda linje men vid eller norr om linjen Göteborg—Falköping—Nässjö—Hultsfred—Västervik, 75 öre, allt för 100 kilogram. För transport till Orsa, Bollnäs eller station, belägen söder om och å transportvägen till Orsa eller Bollnäs, skall statsbidraget beräknas så, att verkliga transportkostnaden ej blir högre än om transporten skedde till station norr om Orsa eller Bollnäs. Praktiskt taget torde det kunna sägas, att kalk för jordbruksändamål, som forslas från södra Sverige till Norrland och Dalarna, inom Norrland fraktas helt och hållet på statens bekostnad.

På den tid, då dessa anslag först började utgå, torde inom Norrland föga kalk hava producerats för jordbruksändamål, ehuru därstädes finnas kalkförekomster av god beskaffenhet.

Lantbruksstyrelsen erhöll den 13 juni 1924 (i anledning av skrivelse från 1924 års riksdag den 31 maj samma år, nr 228) i uppdrag att i samråd med Sveriges geologiska undersökning verkställa utredning om hur landets kalktillgångar måtte bäst tillgodogöras jordbruket. Denna utredning har ej kunnat avslutas, enär undersökningen av landets kalktillgångar ännu pågår.

Stockholms superfotfatfabriksaktiebolag har i en den 11 september 1929 till jordbruksdepartementet inkommen skrivelse framhållit de hinder, som gällande bestämmelser vållade för upprätthållande av kalkindustrin inom Norrland, och ifrågasatt vissa ändrade bestämmelser för fördelning av kalkfraktlindringsanslaget.

Vidare har till järnvägsstyrelsen anmälan gjorts från vissa kalkbruk, att en del enskilda järnvägar medgäve invid dem belägna kalkbruk viss fraktr restitution vid transport av jordbrukskalk. De sålunda gynnade kalkbruken sattes därigenom i tillfälle att bedriva en osund konkurrens med andra kalkbruk, som för sina transporter icke kunde komma i åtnjutande av en sådan extra lättnad. De enskilda järnvägarnas åtgärd

förmenades möjliggöras genom ett otillbörligt utnyttjande av statsbidraget till lindring av kalkfraktkostnaderna.

Med anledning av vad sålunda förekommit uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 13 september 1929 åt lantbruksstyrelsen att verkställa utredning i syfte att utröna,

Utredning.

dels huruvida fördelningen av nu utgående statsanslag till lindring av kalkfrakterna vore lämplig såväl i förhållande till de olika avstånden från produktionsorten, på vilka förbrukarna vore boende, som beträffande de beräknade statsbidragens storlek,

dels huruvida bidragen i avsedd utsträckning komme de bidragstagande jordbrukarna själva till godo,

dels ock huruvida nya trafiktekniska förhållanden påkallade tillägg till gällande regler för bidrags utgående.

I erforderliga delar skulle lantbruksstyrelsen hava att vid utredningens verkställande samarbeta med järnvägsstyrelsen.

Att tagas i övervägande vid utredningen överlämnades samtidigt Stockholms superfosfatfabriksaktiebolags omförmälda framställning.

Genom remiss den 22 oktober 1929 har vidare till lantbruksstyrelsen överlämnats en av järnvägsstyrelsen till chefen för jordbruksdepartementet avläten skrivelse med anledning av förenämnda anmälan från vissa kalkbruk — Tomtens kalkbruksaktiebolag, Torbjörntorp, samt aktiebolaget Mossby kalkbrott, Kumla — angående vissa enskilda järnvägars utnyttjande av de möjligheter, statens anslag till lindring av fraktkostnader för kalk gäve, för att likaledes tagas under övervägande vid fullgörande av det sålunda lämnade uppdraget.

Ytterligare har genom remiss den 12 december 1929 med begäran om utlåtande till lantbruksstyrelsen överlämnats en till chefen för jordbruksdepartementet ställd, den 7 december 1929 dagtecknad skrivelse från Däm-mans stenhuggeri & kalkbruk jämte ett antal andra till större delen vid enskilda järnvägar inom Västergötland belägna kalkindustriföretag, vari hemställts, dels att de extra banavgifterna för kalktransport måtte indragas vid de enskilda järnvägar, där sådant vid verkställd undersökning av järnvägarnas ekonomi befunnes skäligen kunna ifrågakomma, dels ock att den del av förslagsanslaget till lindring av fraktkostnader för kalk m. m., som kunde komma att frigöras genom nämnda extra banavgifters bortfallande, måtte tagas i anspråk för sänkning av den minimifrakt, varå fraktlindring icke erhöles.

Slutligen har Kronobergs läns lantmäns centralförening m. b. p. a. i en till chefen för lantbruksstyrelsen ställd skrift anhållit, att lantbruksstyrelsen ville för Kungl. Maj:t framhålla nödvändigheten av att extra banavgifter av järnvägarna icke finge uppbäras vid transport av kalk för jordbrukets behov samt att villkoren för statsbidragets utbetalande måtte ändras så, att det belopp, som genom indragning av extra banavgifter

frigjordes från statsanslagsbeloppet, måtte i sin helhet komma jordbrukarna tillgodo.

Lantbruksstyrelsen har — efter samarbete med järnvägsstyrelsens inrikes taxebyrå — den 18 december 1929 avgivit utlåtande i ärendet. Över nämnda utlåtande hava järnvägsstyrelsen den 13 februari 1930 och statskontoret den 26 i samma månad avgivit infortrade yttranden. Järnvägsstyrelsen har därvid fogat en inlaga från Kinnekulle—Lidköpings järnväg jämte 8 andra järnvägsföretag i Västergötland.

Historik.

Lantbruksstyrelsen redogör i sitt utlåtande för de tidigare åtgärderna till främjande av jordbruket genom lindring av frakterna för kalk till jordbruksändamål. Anslag anvisades som nämnts första gången av 1907 års riksdag och hava alltså utgått från och med 1908. Rörande de för åren 1908—1929 å riksstaten anvisade förslagsanslag till lindring av fraktkostnader för kalk m. m. och direkta utgifter därå har lantbruksstyrelsen uppställt följande översikt:

År.	Av riksdagen anvisade anslag. kronor.	Direkta utgifter å anslaget enligt vederbörande budgetredo- visning. kronor.	År.	Av riksdagen anvisade anslag. kronor.	Direkta utgifter å anslaget enligt vederbörande budgetredo- visning. kronor.
1908	200,000	242,927: 54	1920	2,000,000	1,786,211: 17
1909	200,000	¹	1921	1,800,000	1,370,400: 92
1910	250,000	306,594: 37	1922	1,800,000	884,571: 89
1911	300,000	385,509: 49	1 jan.—30		
1912	380,000	485,562: 79	juni 1923	600,000	226,030: 01
1913	380,000	¹	1923/24	800,000	921,681: 01
1914	380,000	974,689: 20	1924/25	650,000	626,738: 13
1915	380,000	467,520: 19	1925/26	500,000	617,855: 89
1916	450,000	564,329: 58	1926/27	600,000	602,034: 54
1917	450,000	631,560: 97	1927/28	600,000	613,555: 98
1918	600,000	2,496,347: 23	1928/29	600,000	625,644: 72
1919	2,000,000	1,956,055: 34			

Härtill har lantbruksstyrelsen anfört bland annat följande:

Anslaget, som motiverats bland annat med dess uppfostrande betydelse, kom snart att anlitas så, att 1911 års riksdag i skrivelse den 30 maj framhöll, att insikten om kalkens fördelar redan vunnit sådan spridning, att riksdagen ville ifrågasätta lämpligheten av en skärpning utav gällande bestämmelser för fraktlindring. Med anledning härav och då kalkförbrukningen efterhand ökades vidtogos upprepade sådana skärpningar.

Vid 1919 års riksdag väcktes motion om statsbidrag till kalkfrakter vid sjötransport. I samband härmed anhöll riksdagen (riksdagens skrivelse den 12 juni 1919, nr 9 A, punkt 66) om utredning rörande det lämpligaste

¹ Ingen utgift å anslaget.

sätt, på vilket staten borde bidraga för underlättande av tillgången till kalk för jordbrukets behov. Riksdagen önskade en rättvisare fördelning av hjälpen och säkrare garantier för att den verkligen komme jordbruket till godo.

Järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen, som fingo i uppdrag att verkställa utredningen, överlämnade den 28 februari 1920 densamma till Kungl. Maj:t och bifogade därvid en av särskilda för ändamålet tillkallade sakkunniga uppgjord promeroria, därav framgick, att de sakkunniga ansågo statens medverkan för kalkanskaffning fortfarande erforderlig. Vid tiden för utredningen fördelades kalkfraktlindringsanslaget efter grunder, som fastställdes 1917: statsbidrag med 30 procent å fraktbeloppet, i den mån detta översteg 30 öre per 100 kilogram. Någon procentuell stegring av bidragen förekom då icke vid ökade avstånd. I syfte att för dem, som mest vore i behov av statsbidraget, göra detta mera effektivt föreslogs sådan ökning. Sakkunniga berörde också den å vissa håll hysta förmodan, att statsbidraget icke helt och odelat komme jordbruket till godo. Härvid föreslogs först kontrollåtgärder för att hindra att kalk, som användes för annat ändamål än jordförbättring, komme i åtnjutande av fraktlindring. Vidare upptogs frågan, huruvida kalkbruken kunde anses utnyttja statsbidraget till sin fördel. Något verkligt resultat av undersökningen i denna del torde av utlåtandet att döma icke hava nåtts. För att jordbrukets utövare icke måtte oskäligen uppskörtas föreslogo de sakkunniga årliga underhandlingar emellan staten och producenterna för fastställande av priset å kalk avsedd för jordbrukets behov. Slutligen föreslogo de sakkunniga jämväl fraktbidrag vid transport av kalk sjöledes.

Järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen ansågo sig kunna förorda de sakkunnigas förslag blott i vad det avsåg ändrade grunder för fraktlindringens fördelning. De föreslogo bland annat, att det fraktbelopp, varvid fraktlindring skulle inträda, måtte höjas från 30 öre per 100 kilogram till 80 öre per 100 kilogram, samt att dylik lindring skulle utgå enligt glidande skala. I den ömtåliga frågan, huruvida och i vad mån anslagen verkligen komme lantbruket till del, uttalade ämbetsverken såsom sin mening att, om också de sakkunniga funnit farhågorna att samma anslag i viss mån utnyttjades av kalkindustrien icke vara befogade, utredningen dock icke lämnat något övertygande bevis därpå att anslaget odelat kommit jordbruket till godo. Ämbetsverken framhöllo emellertid, att en övertygande bevisföring i den ena eller andra riktningen vore synnerligen svår om icke rent av omöjlig att förebringa.

Kungl. Maj:t följde i propositionen i ämnet till 1920 års riksdag ämbetsverkens mening såväl i fråga om anslagets fördelning som beträffande frågan om transport sjöledes, vilken senare fråga ämbetsverken ansett icke böra föranleda åtgärd med anledning av sjöfrakternas låga läge och

svårigheterna att utforma ett tillfredsställande system för tillämpningen.

Med godkännande av Kungl. Maj:ts förslag i övrigt anhöll 1920 års riksdag om förslag om statsbidrag till lindring av fraktkostnader för kalk vid transport sjöledes. Såsom motiv anfördes bland annat att, då sjöfrakterna vore lägre, man borde kunna ernå besparing.

Kommerskollegium och lantbruksstyrelsen fingo i uppdrag att med beaktande av vad riksdagen anført i ärendet (riksdagens skrivelse den 18 juni 1920, nr 9 A, punkt 63) verkställa utredning och avgiva förslag i ärendet. De framlade i skrivelse den 23 februari 1921 visserligen förslag till fraktlindring vid sjötransport av kalk, men avrädde från dess genomförande. Ämbetsverken hade funnit dels att besparing icke vunnes och dels att objektiv grund för bidragens utmätande svårligen läte sig utfinna. Skulle något göras, ansåge ämbetsverken att utredning om ett kombinerat järnvägs- och sjöfraktsbidragssystem vore önskvärd. Därvid borde jämväl övervägas, huruvida sådana förhållanden dåmera föreläge, att fraktunderstödet fortfarande borde utgå.

Över detta förslag avgåvo sakkunniga för utredning om inhemsk tillverkning av konstgödsel den 25 mars 1921 infordrat utlåtande, däri de bland annat anförde, att stora delar av landet icke kunde tillgodoses med kalk så som önskvärdt vore, samt att därför fraktlindring borde fortfarande utgå.

I ett redan den 10 mars 1921 avgivet betänkande hade emellertid samma sakkunniga framlagt förslag om bland annat lån av statsmedel för upprättande av kalkkvarnar och kalkugnar. Rikedomerna av dugliga kalkförekomster, de långa avstånden och de ofta mycket dyra transportkostnaderna från de nuvarande kalkdistrikten gjorde sådan verksamhet i orterna önskvärd.

I skrivelse den 31 augusti 1921 föreslog lantbruksstyrelsen, att för första halvåret 1923 måtte anvisas 900,000 kronor till fraktlindring för kalk.

I proposition till 1922 års riksdag anförde dåvarande chefen för jordbruksdepartementet dels att det icke lyckats att för restitution av kalkfrakter få till stånd ett system, som lämnade säkerhet för att bidraget helt komme jordbrukarna till godo eller hindrade användande av onödigt dyra befraktningsätt, dels ock att insikterna om kalkens fördelar redan vunnit sådan spridning, att man kunde överväga att upphöra med fraktlindring. Med hänsyn till finansläget ansåg sig då departementschefen icke kunna tillstyrka anslag för ändamålet.

På grund av enskilda motioner — vari anfördes bland annat, att indragning av fraktlindringen skulle ofördelaktigt inverka på landets, särskilt Norrlands, jordbruk — beviljade 1922 års riksdag efter gemensam votering för första halvåret 1923 600,000 kronor.

För budgetåret 1923/1924 ifrågasatte lantbruksstyrelsen ett anslag om 1,200,000 kronor. Vederbörande departementschef ansåg sig av samma

skäl som föregående år icke böra hemställa om dylikt anslag. Med anledning av uttalandena vid 1922 års riksdag erinrade departementschefen att det borde avvaktas om konstgödselsakkunnigas förslag om lån för inrättande av lokala kalkkvarnar och kalkugnar väckte något större intresse.

På grund av enskilda motioner beviljade dock 1923 års riksdag anslag för ändamålet för budgetåret 1923/1924 med 800,000 kronor. Riksdagen framhöll emellertid, att besparingar syntes kunna åstadkommas genom inskränkning av rätten att i samtrafik få tillgodoföra tilläggsavgifter, särskilt så kallade extra banavgifter, för sändningar av jordbrukskalk.

Alldenstund såväl Kungl. Maj:t som riksdagen särskilt framhållit de norrländska jordbrukarnas behov att få tillgodonjuta fraktlindring för kalk, föreslog lantbruksstyrelsen i skrivelse den 24 oktober 1923 angående proposition till riksdagen om anslag till dylik lindring, att anslag måtte utgå endast för befraktning av kalk till orter inom Kopparbergs län och Norrland och att för ändamålet skulle för budgetåret 1924/1925 anvisas ett belopp av 300,000 kronor. I samband härmed föreslog styrelsen en sådan omläggning av systemet, att vid befraktning av kalk till dessa delar av landet fraktkostnaderna icke komme att överstiga 60 öre, eller den fraktgräns, varvid statsbidrag då började utgå. I sin motivering härtill framhöll lantbruksstyrelsen, att styrelsen icke vore övertygad att anslaget i sin helhet komme jordbruket till godo, och att skäl förefunnes till det antagandet, att anslaget i verkligheten indirekt utnyttjades av kalkindustrien och de enskilda järnvägar, som berördes av kalktransporterna. Lantbruksstyrelsen hyste därför en viss tvekan, huruvida ifrågavarande anslag över huvud taget vore fullt motiverat. Lantbruksstyrelsen ansåge dock, att förhållandena i Norrland fortfarande påkallade statens hjälp för kalktillförsel. Särskilt syntes kalkens betydelse där knappast tillräckligt känd.

Järnvägsstyrelsen anförde i sitt yttrande i ämnet att, därest Västergötland icke skulle gynnas på Närkes bekostnad, en skillnad i nettofrakten på 10 öre per 100 kilogram borde göras i fråga om kalk från dessa båda centra. Därest så skedde, syntes järnvägsstyrelsen 250,000 kronor vara tillfyllest. Järnvägsstyrelsen anförde jämväl, att vid befraktning från de enskilda järnvägarna stora statsbidrag måste utgå, så länge extra banavgifter funnes och finge inräknas i statsbidraget.

I enlighet med järnvägsstyrelsens förslag hemställde Kungl. Maj:t, att riksdagen till lindring av kalkfraktkostnaderna till orter inom Dalarna och Norrland måtte för budgetåret 1924/1925 anvisa 250,000 kronor.

Riksdagen beviljade emellertid på grund av enskilda motioner för samma tid till lindring av fraktkostnaderna för kalk ett förslagsanslag av 650,000 kronor. I fråga om anslaget fördelning fastställde riksdagen därvid den föreslagna begränsningen av fraktkostnaden till Dalarna och Norrland till visst maximum, eller det belopp, varvid fraktlindring eljest

började utgå, med 10 öres förhöjning i fråga om kalk, som härstammade från Västgöta-distriktet eller därmed jämförligt belägna orter. Samtidigt höjde riksdagen i syfte att begränsa statsbidraget gränsen från 60 till 65 öre per 100 kilogram samt framhöll att en vidare begränsning torde kunna ske genom ytterligare inskränkning i de enskilda järnvägarnas rätt att i samtrafik vid transport av kalk tillgodoräkna sig s. k. banavgifter. I anledning av riksdagens beslut fastställdes den 27 juni 1924 de ännu gällande bestämmelserna rörande anslaget fördelning.

Vid 1929 års riksdag framfördes (se motion nr 191 i andra kammaren) förslag att fraktlindring skulle utgå jämväl vid transport å statens järnvägars automobillinjer, då dessa drevs i samtrafik med järnväg. Förslaget vann ej riksdagens bifall.

Lantbruks-
styrelsens
utlåtande.

Lantbruksstyrelsen framhåller, att ur jordbrukssynpunkt ifrågavarande anslags berättigande och lämpligheten av olika fördelningsgrunder vid dess utnyttjande måste helt bero av, i vad mån anslaget kan anses verkligen komma jordbrukets utövare till godo. Om denna sistnämnda fråga anför styrelsen i huvudsak följande:

På många håll har, som av den refererade utvecklingen framgår, osäkerhet rått, huruvida förevarande anslag odelat eller till huvudsaklig del komme jordbrukarna till godo. Särskilt har ifrågasatts, om icke kalkproducenter och enskilda järnvägar kunde utnyttja anslaget och om icke på grund av deras åtgärder större krav ställdes på statskassan, än som för ernående av nuvarande effekt vore nödvändigt.

Redan de särskilda utav lantbruksstyrelsen år 1919 tillkallade sakkunniga upptogo såsom nämnt denna fråga. De anförde, att de undersökt kalkbrukens försäljningspris och jämfört dessa med produktionskostnaderna och därvid icke funnit de förstnämnda höga, samt att de kunnat konstatera, att sammanslutningarna inom kalkindustrien icke verkat fördyrande, då flera utomstående kalkbruk funnes, vilka i regel tillämpade samma försäljningspris som den förefintliga försäljningsföreningen och i vissa fall högre.

De sakkunnigas uppfattning ansågo sig järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen i sitt utlåtande den 28 februari 1920 icke kunna helt vitsorda, men anförde som nämnt, att en övertygande bevisning knappast kunde förebringas.

Det synes lantbruksstyrelsen, som om nämnda sakkunniga behandlat frågan något ensidigt genom att dels allenast undersöka, i vad mån kalkproducenterna kunde anses utnyttja anslaget till sin fördel, dels ock helt och hållet grunda sin mening på ett omdöme om kalkbrukens prissättning i förhållande till produktionskostnaden. Enligt lantbruksstyrelsens förmenande är skäl att undersöka jämväl i vad mån anslaget kan utnyttjas av de enskilda järnvägar, invid vilka kalkproduktion bedrivs. Om också anslaget skaffar jordbruket billigare kalk, kanske det dock till fördel för kalkindustrien och vissa järnvägar belastar statsverkets ekonomi

betydligt hårdare, än vad som betingas av den fördel, jordbruket i verkligheten erhåller. Därest så är fallet, kan rättmätigheten av att beteckna anslaget såsom ett jordbruksanslag med skäl ifrågasättas.

Vad då först beträffar frågorna om kalkproducenternas ställning samt om i vad mån anslaget och nu gällande regler för dess fördelning påverkat kalkens prisläge ävensom utvecklingen av kalkindustrin, har lantbruksstyrelsen icke varit i tillfälle att pröva prissättningen i förhållande till produktionskostnaderna. En sådan prövning finner lantbruksstyrelsen icke heller vara av större betydelse för frågan. Kalkprisets stegring sedan före kriget synes däremot böra beaktas. Enligt inhämtade uppgifter voro försäljningsprisen för kalk från nedanstående produktionsorter under år 1929 följande:

	Vid försäljning till Norrland.		Vid försäljning till landet i övrigt.	
	pr hl kronor.	pr ton kronor.	pr hl kronor.	pr ton kronor.
från Västgöta-kalkbruk (ca 70 procent CaO)	1.67	22.00	1.28	16.90
från Karta & Oaxen, Stockholm ¹ (ca 90 procent CaO)		33.00		—
		—34.00		
från Mattmar, Östersund (ca 90 procent CaO)		31.00		

För år 1930 hava följande priser fastställts:

från Västgöta-kalkbruk	1.56	20.00	1.20	15.60
från Karta & Oaxen, Stockholm		32.75		29.75
från Mattmar, Östersund		29.00		—

Att märka är, att Västgöta-kalkbruken vid försäljning av jordbrukskalk till orter inom Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs och en del av Gävleborgs län för år 1930 tillämpa ett till 14 kronor 50 öre per ton eller 1 krona 13 öre per hektoliter sänkt pris, samt att ett särskilt högre försäljningspris vid leverans till orter inom Norrland endast tillämpats under de senare åren.² Det för vissa län nedsatta priset förorsakas tydligen av konkurrensen med Närke-kalkbruken.³

En jämförelse med prisläget å kalk åren 1913 och 1929 visar enligt av lantbruksstyrelsen förda noteringar en prisetförhöjning med i genomsnitt 109 procent. Denna förhöjning kommer dock vid tillämpning av den för

¹ Enligt från bruket inkommen uppgift 32 kronor 75 öre.

² Enligt Västgöta-kalkbrukens inlagor utgjorde priset för Norrland de senare åren in till 1927 18 kronor 25 öre per ton, vilket pris då gällde större delen av landet. Höjningen i Norrland har berott på höjda ombudskostnader. En sänkning i södra Sverige har samtidigt kunnat göras.

³ Detta bestrides av Västgöta-bruken, som påstå, att Närke-brukens pris inom samma områden äro 1 krona lägre per ton.

år 1930 fastställda prissänkningen att minskas till 92 procent. Enligt uppgifter från Västgöta-kalkbruken skulle prisförhöjningen för deras vidkommande vara något lägre och för år 1929 uppgå till 88 procent samt för år 1930 kunna beräknas till 72 procent. Även om hänsyn i första hand tages till Västgöta-kalkbrukens prissättningar, visa dessa siffror, att kalkindustrien lyckats hålla sina priser relativt högt. Så framgår av inom lantbruksstyrelsen förd statistik att prisläget för jordbrukets produkter under första halvåret 1929 låg endast 38 procent över 1913 års pris och för dess produktionsmedel i genomsnitt 61 procent över samma prisnivå. Kommerskollegii svenska partiprisindex för samma tid visar ett prisläge, som i medeltal låg 42 procent över 1913 års.¹

Vid denna jämförelse har lantbruksstyrelsen icke tagit hänsyn till, att kalkindustrien de senare åren börjat tillämpa olika priser för olika försäljningsområden, ett förhållande som torde få tillskrivas de möjligheter, som statens bidrag till kalkfrakterna öppnat. Den väsentliga prisförhöjningen vid försäljning på Norrland motiveras enligt från kalkindustrien inhämtade upplysningar av, att försäljningen till denna del av landet sker i mindre poster och i allmänhet medför större försäljningsomkostnader. Det torde icke lida tvivel, att den särskilda nedsättning av kalkfrakterna på Norrland, som kom till stånd genom de år 1924 utfärdade, ännu gällande bestämmelserna i ämnet och som högst väsentligt reducerade de förut höga kalkprisen i Norrland, givit möjlighet till denna olika prissättning. Verkningarna av gällande bestämmelser framgå för Norrlands vidkommande av följande sammanställning av de tariffenligt utgående bruttofrakterna för kalk vid transport av minst 5,000 kilogram, den fraktlindring som nu åtnjutits, den som skulle åtnjutas, därest särskild fraktkostnadsbegränsning icke stadgats för Norrland, samt de efter avdrag av fraktlindringen återstående nettofrakterna.

¹ Vissa Västgöta-kalkbruk uppgiva i en inläga följande priser för förbrukare, grundade på deras statistik:

Å r	Pris i medeltal öre	Pris 1913 i medeltal öre	Skillnad i	
			öre	procent
1928 (o. 1929)	128.13	74.43	53.7	72.15
1930	120 (max.)	74.43	45.57	61.23

Bruken framhålla, att siffran 61.23 procent stämmer med lantbruksstyrelsens beräknade prisnivå för jordbrukets produktionsmedel i genomsnitt, samt att brukens arbetslöner, 70 öre i timmen, nu ligga 119 procent högre än 1913.

Kalkfrakter till vissa orter inom Norrland.

Från	Till														
	Östersund					Sollefteå					Boden				
	bruttofrakt	fraktlindring enligt sårbestämmelserna för Norrland	fraktlindring enligt sårbestämmelserna för riket i övrigt	nettofrakt		bruttofrakt	fraktlindring enligt sårbestämmelserna för Norrland	fraktlindring enligt sårbestämmelserna för riket i övrigt	nettofrakt		bruttofrakt	fraktlindring enligt sårbestämmelserna för Norrland	fraktlindring enligt sårbestämmelserna för riket i övrigt	nettofrakt	
				vid tillämpning av sårbestämmelserna för riket i övrigt	vid tillämpning av sårbestämmelserna för riket i övrigt				vid tillämpning av sårbestämmelserna för riket i övrigt	vid tillämpning av sårbestämmelserna för riket i övrigt					
öre per 100 kilogram															
Timmersdala.....	216	141	122	75	94	228	153	131	75	97	320	245	198	75	122
Falköping R.....	169	94	77	75	92	184	109	88	75	96	275	200	155	75	120
Kumla ...	140	75	56	65	84	155	90	67	65	88	247	182	134	65	113
Sala	119	54	41	65	78	133	68	51	65	82	225	160	118	65	107
Mattmar..	36	—	—	36	36	85	20	15	65	70	176	111	82	65	94

Dessa siffror jämförda med ovanstående prisuppgifter visa tydligt, hur som den av statsmakterna år 1924 beslutade ökade fraktlindringen vid leverans av kalk till Norrland helt utnyttjats av kalkproducenterna genom ökning av kalkpriset vid försäljning till Norrland. I förhållande till i mellersta och södra Sverige allmänt gällande pris utgör denna ökning enligt de noteringar, som fastställts att gälla för år 1930, 4 kronor 40 öre per ton och i förhållande till det för Närke m. fl. provinser tillämpade priset 5 kronor 50 öre per ton eller respektive 44 och 55 öre per 100 kilogram. De anförda siffrorna visa, att till och med vid så lång fraktdistans som till Norrbotten (Boden) skillnaden mellan nu utgående nettofrakt och den nettofrakt, som skulle utgått utan omförmälda begränsning av fraktkostnaden till Norrlands fördel, icke i något fall överstiger 4 kronor 80 öre per ton och för den allmänast förekommande jordbrukskalken eller den från Västgöta- och Närkes-distrikten håller sig emellan 4 kronor 50 öre och 4 kronor 80 öre per ton. För frakter, avseende Ångermanland (Sollefteå), bliva motsvarande siffror 2 kronor 10 öre—2 kronor 30 öre per ton och för Jämtland (Östersund) 1 krona 70 öre—1 krona 90 öre för samma fraktkvantitet. Tydligt slukar prisförhöjningen i fråga om övre Norrland icke blott hela den extra fraktlindringen utan jämväl en betydande del av den fraktlindring, som skulle hava kommit Norrland till del vid tillämpning allenast av de för landet i övrigt gällande bestämmelserna. Redan vid frakten till Jämtland och Ångermanland uppgår — fränsett de sämst belägna delarna av Västgöta-kalkdistriktet — prisförhöjningen till mer än hälften av nu utgående fraktlindring och för sydligare delar av Norrland är det tydligt, att denna slukar större delen av denna lindring. Det norrländska jordbruket skulle tydligt utan extra

lindring av kalkfrakterna hava befunnit sig i en gynnsammare ställning om, såsom förr varit fallet, samma kalkpris tillämpats för denna landsdel som för övriga delar av landet. Att kalkfraktlindringen således i här relaterade fall i betydande grad tillgodogöres av kalkindustrien synes lantbruksstyrelsen ligga i öppen dag; och att det här rör sig om betydande belopp, torde framgå därav, att enligt de i Stockholms superfosfatfabriksaktiebolags ovan omnämnda framställning anförda siffror — vilka, enligt vad lantbruksstyrelsen hos järnvägsstyrelsen inhämtat, synas kunna lämnas utan erinran — det statsbidrag, som utgår för kalkfrakter enbart till Norrland norr om Östersund, uppgår till ett belopp av inemot 130,000 kronor, motsvarande mer än 10,000 ton kalk från mellersta och södra Sverige.¹

Om och i vad mån kalkfraktlindringsanslaget även i fråga om övriga delar av landet kan sägas komma kalkindustrien till del är betydligt svårare att med siffror belysa. Emellertid synes det lantbruksstyrelsen tydligt, att detta anslag utnyttjas och kan komma att ytterligare utnyttjas av kalkindustrien, utan att motsvarande fördelar vinnas av jordbruket. Den olika prissättning, som, enligt vad kalkintressenterna inom Västergötland anført, för närvarande tillämpas för mellersta och södra Sverige, synes tydligt bära vittne härom. Det lägre pris, som tillämpas för Närke m. fl. närliggande landskap, avser ju Närke-kalkbrukens naturliga avsettingsområde. Då kalkindustrierna i Närke och Västergötland såväl med hänsyn till kalkens kvalitet som tillverkningskostnad m. m. enligt lantbruksstyrelsens förmenande måste anses tämligen jämnställda, kan det knappast anses varken såsom ett jordbruksintresse eller ett statsintresse att med statsmedel åstadkomma en konkurrens olika industriföretag emellan, vilken visserligen kanske bidrager att i någon mån sänka kalkprisen inom de områden, där konkurrensen pågår, men där denna prissänkning med all säkerhet icke svarar emot kostnaderna för statsverket. Ur nationalekonomisk och i förevarande fall jämväl statsekonomisk synpunkt torde det väl få anses lämpligast, att jordbruket fyller sitt kalkbehov från närmaste kalkproduktionsort, under förutsättning att tillverkningsmöjligheter och pris där äro tillfredsställande. En viss garanti mot alltför höga pris torde få anses ligga i den omständigheten, att konkurrensen överallt synes kunna göra sig fritt gällande. Så vitt lantbruksstyrelsen kunnat utröna, förefinnes nämligen icke i någon del av landet någon allt omfattande sammanslutning av kalkproducenter.

Av det sålunda anförda finner lantbruksstyrelsen framgå, att mycket starka skäl föreligga för det antagandet, att ifrågavarande anslag dels direkt kommit kalkindustrien till godo, dels genom åtgärder från dess sida

¹ Västgöta-bruken påvisa dock, att enligt samma siffror endast något mer än 3,500 ton härröra från Västergötland och att därå enligt beräkning skulle belöpt en fraktlindring av endast något över 54,000 kronor. — Jfr sid. 24 nedan.

utnyttjats för ändamål, som icke torde hava varit av statsmakterna avsedda.

Lantbruksstyrelsen övergår så till frågan om de enskilda järnvägarnas förhållande till kalkfraktlindringsanslaget. Jämväl för bedömandet av deras möjlighet att därav draga fördel föreligger nu en del material; lantbruksstyrelsen anför därom bland annat:

Järnvägsstyrelsen har, med anledning av Tomtens kalkbruksaktiebolags anmälan i förenämnda skrivelse, företett material, som föranlett närmare undersökningar på området. Jämväl representanter för så gott som samtliga kalkbruk, belägna vid enskilda järnvägar inom Västergötland, hava i sin med anledning av Tomtens kalkbruksaktiebolags anmälan till chefen för jordbruksdepartementet den 7 december 1929 avlatna skrivelse i ärendet bidragit till denna frågas belysning.

Tomtens kalkbruksaktiebolag avsåg med sin anmälan att fästa järnvägsstyrelsens uppmärksamhet på det förhållandet, att vissa enskilda järnvägar, invid vilka kalkbruk vore belägna, lämnade dessa kalkbruk extra fraktrabatt för av dem befraktad kalk, en rabatt som möjliggjordes genom de höga frakttillägg (s. k. extra banavgifter), som respektive järnvägar fått medgivande åsätta jämväl för kalkfrakter vid samtrafik. Dessa banavgifter täcktes, åtminstone när fråga vore om kalkbefraktning på längre avstånd, helt eller så gott som helt av statsmedel, då kalkfraktlindring finge beräknas jämväl å den fraktkostnad, som förorsakades av dem. Vederbörande enskilda järnvägar, som finge uppbära banavgifterna, avstode en del av dessa avgifter till de vid respektive järnvägar belägna kalkbruken. På grund härav hade dessa kalkbruk kommit i en gynnsammare ställning än de kalkbruk, som vore belägna invid statens eller andra enskilda järnvägar och icke kunde eller finge tillgodoräkna sig dylika extra fraktrabatter. Denna gynnsammare ställning hade de åsyftade kalkbruken utnyttjat till att i konkurrens syfte under sken av »fraktrestitution»¹ sänka sitt kalkpris inom områden, där sådant befunes lämpligt.

Att denna anmälan haft ett visst fog för sig, framgår tydligt av järnvägsstyrelsens skrivelse i ärendet. Lantbruksstyrelsen kan icke undgå att ifrågasätta, huruvida det ur konkurrenssynpunkt tillämpade lägre priset för västgötakalk inom Närke-kalkbrukens vanliga försäljningsområde icke kan äga samband med likartade ekonomiska transaktioner. Något direkt belägg härför anser sig styrelsen dock icke hava funnit. I sin omförmälda skrivelse till bemötande av Tomtens kalkbruksaktiebolags anmälan hava vederbörande kalkbruksintressenter visserligen icke ifrågasatt riktigheten av de lämnade uppgifterna, men dock sökt klar-

¹ Bolaget har vid en inlaga fogat avskrift av ett cirkulär från Mellersta Sveriges Kalkbruks Centralförening med uppgift å de fraktrestitutioner föreningen tillgodonjuter vid transport av kalk till 38 stationer vid 5 olika järnvägar. Restitutionerna växla mellan 1 krona 40 öre och 2 kronor 17 öre per ton.

lägga det oberättigade i bolagets framställning genom att påvisa, vilka möjligheter bolaget ägde att, oaktat det stöd ifrågavarande kalkbruk fått genom fraktrabatterna, upprätthålla och öka sin avsättning. Frågan om denna konkurrens torde knappast beröra lantbruksstyrelsens verksamhetsområde och synes för övrigt sakna betydelse för den styrelsen nu anbefallda utredningen. Av så mycket större betydelse ur denna synpunkt är däremot, vad som i detta sammanhang kommit i dagen rörande de enskilda järnvägarnas s. k. banavgifter och dessas förhållande till statens bidrag till lindring av kalkfrakterna.¹

Av vad redan anförts framgår, att riksdagen upprepade gånger framhållit nödvändigheten av, att s. k. extra banavgifter till de enskilda järnvägarnas förmån vid samtrafik, så vitt fråga vore om kalkbefraktning, i möjligaste mån inskränktes. Före år 1917 funnos, såvitt lantbruksstyrelsen kunnat inhämta, extra banavgifter endast i ringa omfattning. Dessa avgifter, som ingingo i statsbidraget, belastade detta endast oväsentligt. Vid nyssnämnda tidpunkt måste järnvägarna emellertid till följd av de svårigheter, varmed de under kristiden hade att kämpa, tillföras extra banavgifter i betydligt större utsträckning än förut. Att märka är, att dessa extra banavgifter icke utgöra den av kristiden förorsakade allmänna fraktförhöjningen, utan extra tillägg, som icke motsvaras av liknande förhöjning vid befraktning å statens järnvägar. De extra banavgifterna, för vilka en noggrann redogörelse lämnas i järnvägsstyrelsens förenämnda skrivelse, äro fortfarande ganska betydande. Icke sällan uppgå de till 20—25 kronor per 10,000 kilogram, det vill säga 2 kronor 50 öre per ton. Då vid samtrafik flera banor beröras, kunna därför ifrågavarande avgifter spela en betydande roll, som siffermässigt tämligen väl belyses av de utav lantbruksstyrelsen redan anförda uppgifterna om kalkfrakter till vissa orter inom Norrland. Av där anförda siffror framgår t. ex., att bruttofraktkostnaden till Sollefteå för 100 kilogram kalk från Timmersdala i Västergötland med 44 öre överstiger kostnaden för frakten från Falköping-Ranten. Per 1,000 kilogram utgör sålunda merkostnaden 4 kronor 40 öre. Att märka är, att fraktkostnaden från dessa båda orter, vilka äro belägna i södra delen av Västgöta-kalkdistriktet, med hänsyn till fraktavståndet borde vara ungefär lika. Orsaken till fraktskillnaden är att söka däruti, att Timmersdala ligger vid en enskild järnväg och att forslingen därifrån berör flera järnvägar, statens och två enskilda, varigenom frakten ökas dels genom allmän förhöjning i grundtaxan (statsbanetaxan) genom s. k. ordinarie

¹ De avgifter, som här i huvudsak komma i fråga, äro av 2 slag: dels sådana, som vällas av all samtrafik; de kallades tidigare i regel »ordinarie banavgifter» men benämnas i den taxa, som den 1 juli 1930 träder i kraft, »övergångsavgifter»; och dels sådana, som utgöra ett av vederbörande järnvägs ekonomi betingat tillägg till eljest gällande taxa, s. k. »extra banavgifter» (i nya taxan »banavgifter»). Alla dessa avgifter fastställas numera genom Kungl. Maj:t.

banavgifter, som tillämpas i all samtrafik, dels genom betydande extra banavgifter. Möjligheten för Timmersdala att konkurrera på marknaden beror således helt och hållet därpå, att statsverket genom fraktlindring helt eller åtminstone huvudsakligen bekostar fraktskillnaden. Såsom av förenämnda sammanställning framgår, utgör i förevarande fall skillnaden just nära nog samma belopp som skillnaden i fraktkostnaden eller 44 öre per 100 kilogram och 4 kronor 40 öre per ton. Att statsverket sålunda till fördel särskilt för de enskilda järnvägarna belastas med betydande utgifter synes härav tydligt ådagalagt. Huru stora belopp det här rör sig om, är svårt att säga. En verklig utredning härutinnan kan naturligtvis verkställas av järnvägsstyrelsen, men torde medföra betydande arbete. Enligt vad representanter för de kalkbruk, som äro belägna invid ifrågavarande järnvägar, nyligen under hand meddelat lantbruksstyrelsen, skulle den ökade belastning av kalkfraktlindringsanslaget, som förorsakas av detta förhållande, enligt deras uppskattning uppgå till ett belopp av 100,000—150,000 kronor. I den mån anslaget av sådana orsaker belastas, måste det enligt lantbruksstyrelsens förmenande närmast vara att anse såsom en subvention åt de enskilda järnvägarna. Enligt lantbruksstyrelsens förmenande torde det nämligen för närvarande ur jordbrukssynpunkt icke vara nödvändigt att upprätthålla en kalkindustri utefter de enskilda järnvägarna i större omfattning, än som föranledes av behovet inom respektive bruks naturliga avsättningsområde. Förefintliga möjligheter till kalkproduktion å orter invid statsbanorna äro nämligen, åtminstone om tid till anpassning efter förhållandena bjudes, med all säkerhet tillräckligt stora för tillgodoseende av jordbrukets kalkbehov i sådana fall, då transporten lämpligast försigår å statens järnvägar.

Det synes lantbruksstyrelsen knappast försvarligt att, såsom nu sker, staten genom direkt anvisade medel utjämnar de fördelar respektive olägenheter, de olika kalkbruken på grund av sitt läge sinsemellan hava vid avsättningen av sin vara. Förhållandet torde vara ganska enastående inom svenskt näringsliv. I varje fall måste lantbruksstyrelsen finna det oriktigt och vilseledande att på sådant sätt använda statsmedel rubriceras såsom anvisade till jordbrukets främjande.

Av föreliggande uppgifter att vissa enskilda järnvägar beviljat invid dem belägna kalkindustriföretag särskilda fraktrabatter, som utbetalats till producenterna, framgår tydligt att, om också de beviljade extra banavgifterna till en början varit behöfliga för järnvägarnas drift, så icke längre är fallet, åtminstone icke i den utsträckning, vari de nu förekomma. Här har tillfälle yppat sig för de enskilda järnvägarna att tillgodogöra sig fraktlindringsanslaget, och detta till och med i så stor utsträckning att de kunnat dela med sig åt kalkproducenterna, givetvis i det väl förståeliga syftet att dessa genom större konkurrenskraft skulle öka sin produktion och därmed också respektive järnvägars

befraktning. Kalkproducenterna, som dock känna trycket av de höga extra banavgifterna, ifrågasätta emellertid deras totala indragande och således en återgång till förhållandena, sådana de gestaltade sig före år 1917.

Av vad sålunda anförts lär, fortsätter lantbruksstyrelsen, framgå, att den uppfattning, att kalkfraktlindringsanslaget icke helt kommer jordbruket till godo, som på vissa håll gjort sig gällande, varit berättigad jämväl i så måtto, att de enskilda järnvägarna lyckats taga en betydande del av anslaget i anspråk.

Lantbruksstyrelsen anför vidare: Såsom förut nämnts upptogo redan 1919 års sakkunniga i sin promemoria frågan, huruvida andra kalkförbrukare än jordbrukare icke kunde komma i tillfälle att utnyttja statsanslaget till fraktlindring för jordbrukskalk m. m. De sakkunniga ansågo detta icke vara uteslutet. Något material för bedömandet av den utsträckning, vari ifrågavarande statsmedel komma till annan användning än som åsyftats, föreligger emellertid lika litet nu som då. Omöjligt är dock icke, att så är fallet, då ju någon verklig kontroll över den befaktade kalkens användning svårligen kan åstadkommas.

Lantbruksstyrelsen utreder även närmare den förut antydda frågan huruvida de statliga bestämmelserna till lindring av fraktkostnaderna för kalk, sådana de nu tillämpas, kunna anses främja eller skada en sund och jämn, ur jordbrukssynpunkt önskvärd utveckling av kalkindustrin.

Lantbruksstyrelsen framhåller, att skrivelsen från Stockholms superfosfatfabriksaktiebolag synes giva särskild anledning till en undersökning av denna fråga, samt anför härom i huvudsak följande: Bolaget har vid Mattmar i Jämtland anlagt en modern kalkugn med betydande kapacitet. Om anläggningen kunde till fullo utnyttjas, skulle tillverkningskostnaderna nedbringas och medgiva nedsatt pris. Till följd av livlig konkurrens från södra Sveriges kalkdistrikt, möjliggjord därigenom att staten helt betalar kalkfraktkostnaderna i Norrland, i den mån de överstiga ett visst minimibelopp, finner bolaget sig icke ens kunna utnyttja marknaden inom Norrland norr om Mattmar. Prisreduktion å jordbrukskalk kan på grund därav icke komma till stånd. Bolaget ifrågasätter därför ändring beträffande anslagets fördelning.

Innan lantbruksstyrelsen ingår närmare på denna del utav frågan, gör styrelsen en återblick på utvecklingen av den industri, som förser jordbruket med kalk.

Av gammalt hava de siluriska områden i Västergötland och Närke, där s. k. hallkalksten förekommer sammanlagrad med alunskiffer, varit produktionsorter för kalk, som kunnat komma jordbruket till godo. Då alunskiffern lämnar bränslet, har produktionen blivit billig. Enligt tillgängliga uppgifter (t. ex. professor Juhlin-Dannfelt i Lantbrukets bok) innehåller den vanliga kalken från Västergötland och Närke 65—

75 procent kalciumoxid. Stockholms superfosfatfabriksaktiebolag räknar med en halt av cirka 75 procent hos denna kalk. Tillverkningspriset var tidigare så lågt, att kalktillverkning med dyrbarare bränsle knappast kunde konkurrera. Kalk för industriell användning, där kalkens värde väsentligen är beroende av dess renhet, kom emellertid rätt allmänt att tillverkas inom andra delar av landet, där renare kalksten förekommer. Allt efter som tillverkningen av sådan kalk ökades, började överskottskalk härifrån att komma jämväl jordbruket till godo. Genom rationalisering, kanske framför allt tillverkning i större skala, har priset å denna kalk kunnat sänkas, under det att västgötakalken och närkekalken under trycket av stigande arbetskostnader i förening, åtminstone i vissa fall, med överkapitalisering kommit att relativt stiga i pris.

Denna utveckling har gjort sig gällande inom olika delar av landet. Trots den fördel kalkfraktlindringsbidragen bereda den billiga västgöta- och närkekalken, hava andra kalkbruk inom dem närliggande områden, där jordbrukarna verkligen kalkylera sina kalkinköp, icke sällan kunnat uppträda som konkurrenter även ifråga om jordbrukskalk på grund av det högre värdet hos produkten. Föreliggande material möjliggör en jämförelsevis god sifferbelysning av dessa förhållanden, såvitt angår övre Norrland. Lantbruksstyrelsen har redan anfört de pris, som en del kalkbruk ämna tillämpa för år 1930. Genom att med ledning av dessa priser och tillgängliga uppgifter angående lantmännens kostnader för nettofrakter vid befraktning från olika orter beräkna priset för kalk vid olika platser i Norrland och sedan på grund därav beräkna det pris, lantmannen får betala per ton ren kalk, belyses bäst det verkliga läget på kalkmarknaden. Vid beräkning av mängden ren kalk har lantbruksstyrelsen utgått från medeltalet för ovan anförda siffror för västgöta- och närkekalk eller 70 procent. För mattmarkalken har styrelsen ansett sig böra räkna med det tal, superfosfatfabriksaktiebolaget själv angivit, eller 90 procent. Lantbruksstyrelsen har under hand inhämtat, att detta procenttal anger minimihalten och att medelhalten med säkerhet torde kunna beräknas ligga över 92 procent. Från västgötahåll göres också gällande, att ett medeltal för den vanliga jordbrukskalken från västgötadistriktet torde ligga något över 70 procent och kanske närma sig 75 procent. Någon orätt synes knappast göras, då man räknar i underkant ifråga om båda de kalkslag, som jämföras.

Prisläget för kalk i de fyra nordligaste länen framgår av följande två sammanställningar av priserna i en huvudort inom vart och ett av dessa län med utgångspunkt dels från nuvarande fraktbegränsning för kalk till Norrland, dels från den förutsättningen, att dylik begränsning icke förefunnnes.

Pris per ton kalciumoxid (CaO) enligt för år 1930 fastställda priser med tillämpning av gällande bestämmelser rörande kalkfraktlindring.

Kalk från	Halt av CaO i procent	Pris per ton tillverkningsorten kronor	Östersund			Sollefteå, Åstråsk, Boden		
			Frakt per ton kronor	Pris per ton kalk kronor	Pris per ton CaO kronor	Frakt per ton kronor	Pris per ton kalk kronor	Pris per ton CaO kronor
Timmersdala	70	20.00	7.50	27.50	39.20	7.50	27.50	39.20
Falköping-Ranten	70	20.00	7.50	27.50	39.20	7.50	27.50	39.20
Mattmar	90	29.00	3.60	32.60	36.00	6.50	35.50	39.40

Pris per ton kalciumoxid (CaO), därest nettofraktbegränsning för jordbrukskalk från Västgöta- och Närke-kalkbruken till Norrland icke ägt rum.

Kalk från	Halt av CaO i %	Pris pr ton tillverkningsorten kr.	Östersund			Sollefteå			Åstråsk			Boden		
			Frakt per ton kr.	Pris per ton kalk kr.	Pris per ton CaO kr.	Frakt per ton kr.	Pris per ton kalk kr.	Pris per ton CaO kr.	Frakt per ton kr.	Pris per ton kalk kr.	Pris per ton CaO kr.	Frakt per ton kr.	Pris per ton kalk kr.	Pris per ton CaO kr.
Timmersdala.....	70	20.00	9.40	29.40	42.00	9.70	29.70	42.40	11.20	31.20	44.60	12.20	32.20	46.00
Falköping-Ranten..	70	20.00	9.20	29.20	41.70	9.60	29.60	42.20	11.00	31.00	44.30	12.00	32.00	45.70
Mattmar..	90	29.00	3.60	32.60	36.00	7.00	36.00	40.00	8.40	37.40	41.50	9.40	38.40	42.60

Förestående siffror synas tydligen giva vid handen, att, om också priset å mattmarkalken per ton synes högt i förhållande till priset å västgötakalken, den förra kalken dock i realiteten inom Jämtlands län blir billigare och i de övriga länen obetydligt dyrare — enligt de anförda talen endast 20 öre billigare per ton ren kalk. Detta lägre pris för västgötakalken kostar statsverket betydande belopp. Enligt superfosfatfabriksaktiebolagets beräkningar, vilka, enligt vad lantbruksstyrelsen inhämtat hos järnvägsstyrelsen, torde få anses riktiga, utgjorde år 1927 förbrukningen av söderifrån fraktad jordbrukskalk uti förenämnda fyra län 10,468 ton. Den härför utgående fraktlindringen utgjorde 128,910 kronor eller i genomsnitt 12 kronor 30 öre per ton. Hade samma kalkmängd levererats till respektive orter från Mattmar, skulle fraktlindringen icke hava uppgått till mer än 54,749 kronor eller 5 kronor 20 öre per ton kalk. I runt tal kostar således befraktningen av kalken söderifrån det svenska statsverket 7 kronor per ton mer, än om samma kalk levererats från Mattmar. Icke ens vid borttagande av begränsningen av fraktkostnaden för jordbrukskalk till Norrland skulle kalkpriset därstädes, under förutsättning att kalken levererades från Mattmar, över-

stiga det, som nu utgår för västgötakalken, med mer än 0.80—3.40 kronor per ton ren kalk.

Då lantmännen i allmänhet icke känna till olika kalksorters relativa värde, utövar den lågprocentiga kalken en kännbar konkurrens med den högprocentiga, till synes dyrare, men i verkligheten kanske billigare varan. Att stora svårigheter då möta för utvecklingen av kalkproduktionen inom Norrland synes vara tydligt, och med skäl torde det kunna sägas, att den nuvarande ordningen för statens understödsverksamhet på här ifrågavarande område innebär ett verkligt hinder för en annars antaglig utveckling av kalkindustrien i Norrland. Lantbruksstyrelsen har icke varit i tillfälle att verkställa liknande undersökningar ifråga om andra delar av landet. Att en närmare granskning skulle visa, att för andra delar av landet liknande, om också siffermässigt mindre betydande, svårigheter hindra en mera allmän tillverkning av kalk för jordbruksändamål, är sannolikt.

Den utredning, lantbruksstyrelsen sökt åvägabringa rörande verkningarna av gällande bestämmelser på området, anser styrelsen på intet vis vara uttömmande. Emellertid finner styrelsen därav otvetydigt framgå, att de anslagna statsmedlen endast delvis och kanske till jämförelsevis mindre del komma jordbruket till godo. Medlen, som, då produktionen av billig jordbrukskalk ännu förekom så gott som uteslutande i Västergötland och Närke, i större omfattning torde tillgodokomma jordbruket, hava på grund av ändrade förhållanden i allt större utsträckning blivit ett understöd åt vissa enskilda järnvägar samt åt kalkindustrien i Västergötland och Närke, som endast tack vare detta anslag kunnat upprätthålla sin verksamhet uti hittillsvarande omfattning. Ur jordbrukssynpunkt är likgiltigt, varifrån kalken levereras. Då kalken från kalkbruk invid statens järnvägar numera torde kunna fylla jordbrukets behov, lärer det knappast vara ett jordbruksintresse, att ur befraktningsynpunkt sämre belägna kalkbruk drivas i oförminskad omfattning genom direkt statssubvention.

Undersökningen synes också hava ådagalagt, att nu gällande regler, vilka gynna kalkbefraktningar på långa avstånd, numera, sedan kalktillverkning börjat i Norrland, visat sig mindre ändamålsenliga. Dessa regler möjliggöra och hava också utnyttjats för en konkurrens kalkproducenterna emellan, vars omkostnader helt få betalas av statsverket.

Lantbruksstyrelsen uppställer därpå till besvarande den frågan, huruvida under sådana förhållanden bärande skäl fortfarande föreligga att för ändamålet offra så betydande statsanslag, och anför därom bland annat: Lantbruksstyrelsen har endast att bedöma frågan ur jordbrukets synpunkt. Såsom motiv för anslagen framhölls i början deras uppfostrande betydelse för att lära lantmännen att använda kalk även där så icke av gammalt skett. Betydelsen av nämnda motiv har efterhand min-

skats. Av en viss betydelse är även frågan, i vad mån uppfattningen om kalkens betydelse undergått förändring.

Kalk som växtnäringsämne behöver sällan tillföras. Dess betydelse ligger mera i de biologiska och fysiologiska verkningarna i jorden. Dessa bero av jordens egenskaper. Uppfattningen, om och när kalk behöver tillföras en jord, torde knappast vunnit stadga. Dock torde med säkerhet kunna sägas, att kalktillförsel stundom skett, där så icke varit ekonomiskt fördelaktigt. Å andra sidan kvarstår såsom erkänd regel, att kalk för vissa jordar är nödvändig. Däremot torde meningarna vara delade om kalk, som dock finnes inom olika delar av landet, alltjämt bör beredas den i frakthänseende gynnsamma särställning, den innehar. För jordbruket i dess helhet spelar kalken vid sidan av konstgödselmedlen en jämförelsevis underordnad roll. Med hänsyn till de jordbruk, för vilka kalk är ett nödvändigt produktionsmedel, och i betraktande av de relativt höga fraktkostnaderna därå, synes det dock lantbruksstyrelsen, som om åtminstone vid längre befraktningsavstånd lindring av kalkfrakterna tills vidare är berättigad.

Att kalkfrakterna ur jordbrukssynpunkt spela en icke obetydlig roll framgår bland annat därav, att enligt uppgift från statens järnvägars inrikes taxebyrå fraktkostnaderna för kalk under tiden oktober 1928—september 1929, inklusive extra banavgifter, i runt tal beräknas hava uppgått till sammanlagt 1,500,000 kronor, varav statsverket bidragit med 651,704 kronor. Om också nämnda belopp, tack vare de extra banavgifterna och den abnormt stora befraktning, som kalkfraktlindringsanslaget medgivit och konkurrensen framkallat även på mycket långa avstånd, äro avsevärt högre än vid en naturlig utveckling av kalkindustrin, giva siffrorna dock en antydning om kalkbefraktningens ekonomiska betydelse för jordbruket.

Den taxa, som fastställts för statens järnvägar att gälla från och med 1 juli 1930, innebär vissa jämkningar till jordbrukets fördel. Det oaktat äro fraktkostnaderna i förhållande till dem, som gällde före kriget, betydande och mycket kännbara för jordbruket med dess relativt låga prisläge för sin produkter.

Dessa förhållanden framgå av en jämförelse emellan de före världskriget gällande, de nu gällande och de enligt Kungl. Maj:ts beslut för tiden efter den 1 juli 1930 fastställda fraktsatserna, varvid de två sistnämnda fraktsatserna jämväl uträknats i procent av de före kriget gällande. Då befraktning av kalk sällan torde ske i mindre poster än 5,000 kilogram — den lägsta mängd för vars befraktning statsbidrag kan utgå — hava upptagits dels fraktsatserna för denna storleksgrupp, dels ock för 10,000 kilogram.

Vägsträcka km.	Före kriget gällande frakt öre per 100 kg.	Nu gällande frakt öre per 100 kg.	Nu gällande frakt i proc. av före kriget gällande	Fr. o. m. $\frac{1}{7}$ 1930 gällande frakt öre per 100 kg.	Fr. o. m. $\frac{1}{7}$ 1930 gällande frakt i proc. av före kriget gällande
Sändningar om 5,000 kilogram					
50.....	25	50	200	55	220
100.....	37	69	186	80	216
200.....	60	106	176	123	204
500.....	104	176	170	217	208
800.....	143	238	167	307	215
1,000.....	169	280	166	367	217
1,500.....	234	384	164	517	220
Sändningar om minst 10,000 kilogram per vagn					
50.....	14	31	222	30	215
100.....	22	47	213	45	204
200.....	35	70	200	69	197
500.....	66	126	191	126	191
800.....	98	184	188	180	184
1,000.....	118	220	186	216	183
1,500.....	170	313	184	306	180

Där järnvägsvagns fulla kapacitet med avdrag av högst 5 procent utnyttjas, skola ytterligare sänkta fraktsatser tillämpas. Enligt uppgift från statens järnvägar fraktas kalk dels i s. k. I-vagnar eller öppna, av presenning täckta vagnar med en bärighet av 12—19—20 ton, dels i s. k. R-vagnar eller speciellt för kalk avsedda, täckta vagnar med en bärighet av 11—12 ton. R-vagnar användas för närvarande mera sällan. De lägre fraktsatserna kunna således endast komma till användning vid försändning av partier om betydligt över 10,000 kilogram. Någon motsvarighet härtill förefanns icke i de bestämmelser, som gällde före kriget, och saknas likaledes i nu gällande föreskrifter på området.

De jämkningar, som genom sistnämnda bestämmelse ernåtts till jordbrukets fördel, framgå av följande sammanställning.

Vägsträcka, km.	Före kriget gällande frakt öre per 100 kg.	Nu gällande frakt öre per 100 kg.	Nu gällande frakt i proc. av före kriget gällande	Fr. o. m. $\frac{1}{7}$ 1930 gällande frakt öre per 100 kg.	Fr. o. m. $\frac{1}{7}$ 1930 gällande frakt i proc. av före kriget gällande
50.....	14	31	222	25	178
100.....	22	47	213	38	173
200.....	35	70	200	60	171
500.....	66	126	191	113	171
800.....	98	184	188	164	167
1,000.....	118	220	186	198	168
1,500.....	170	313	184	283	166

Dels emedan kalk i regel förbrukas i jämförelsevis stora mängder, dels på grund av kalkens låga pris i förhållande till fraktkostnaden torde kalk för framtiden i regel fraktas efter här senast angivna fraktsatser. Jämföras dessa med det allmänna fraktläget för jordbruket, torde ej mycket vara att säga därom. I förhållande till prisläget å åtskilliga av lantbrukets produkter äro de dock mycket betungande och en ytterligare reducering är önskvärd.

Lantbruksstyrelsen övergår härefter till att undersöka, om fraktlindringen kan ordnas så, att de mindre önskvärda följderna av nu tillämpade regler kunna undvikas.

Lantbruksstyrelsen finner skäl till erinringar emot nämnda grunder i första hand beträffande begränsningen av kalkfrakterna till Norrland samt fraktlindring å de extra banavgifterna vid enskilda järnvägar.

Bestämmelserna angående fraktbegränsning till Dalarna och Norrland hava tillkommit på förslag av lantbruksstyrelsen och torde då varit berättigade. Då funnos ej lokala kalkbruk för det norrländska jordbrukets behov. Förhållandena hava redan i viss mån ändrats, och förutsättningar för att exemplet från Mattmar kan mana till efterföljd torde föreligga, därest avsättning för norrländsk jordbrukskalk kan under en naturlig konkurrens förbehållas hemortens producenter. En viss säkerhet för att kalkprisen i Norrland icke kunna drivas avsevärt i höjden, även om konkurrensen från södra Sverige skulle minskas, torde ligga i tillförseln sjöledes, som äger rum i icke obetydlig utsträckning.¹ Lantbruksstyrelsen anser under sådana förhållanden övervägande skäl tala för, att den särställning, som gällande bestämmelser angående lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av jordbrukskalk till Norrland och Dalarna medgiva, kan upphöra.

Kalkfraktlindring borde enligt lantbruksstyrelsens förmenande icke heller längre få tillgodonjutas å de enskilda järnvägarnas extra banavgifter eller andra fraktomkostnader, som icke motsvaras av liknande umgälder vid statens järnvägar. Skäl torde ur de synpunkter, lantbruksstyrelsen har att företräda, icke föreligga för statsverket att medgiva högre fraktlindring vid befaktning helt eller delvis å enskilda järnvägar än vid transport över motsvarande väglängd å statens egna järnvägar.

Skall fraktlindring för kalk icke medföra de påvisade, för statsverket betungande och åtminstone ur jordbrukssynpunkt obehövligen följderna, torde lindringen böra utgå enligt sådana regler, att det ur fraktsynpunkt alltid blir för köparen fördelaktigast att köpa från närmaste produktionsort.

¹ Strå kalkbruks aktiebolag med flera producenter hava i en inlaga gjort gällande, att risk för en pristärdande monopolställning för Mattmarbruket skulle bli följd, samt hava sökt göra sannolikt att konkurrensen sjöledes icke skulle kunna hålla priset på lämplig nivå. De räkna med en årlig tillförsel sjöledes av cirka 3,000 ton, som på grund av fraktförhållandena skulle förbrukas endast i kustlandet.

Beträffande sättet för fraktlindringens framtida beräkning diskuteras lantbruksstyrelsen en likformig, procentuell sänkning av 40 procent å alla kalkfrakter (med undantag för banavgifter, som nyss anförts). Styrelsen anser dock ett modifierat bibehållande i huvudsak av nuvarande system tills vidare lämpligare.

Styrelsen anför därom bland annat: För närvarande utgör den lägsta frakt, för vilken statsbidrag utgår, 66 öre per 100 kilogram. Nämda fraktbelopp motsvarar å statens järnvägar 171 kilometer. Det sjunkande allmänna prisläget ävensom den allmänna nedsättning i fraktkostnaderna för kalk, som den nya frakttaxan medför, finner lantbruksstyrelsen utgöra skäl för att minimifraktbeloppet något sänkes och att fraktlindring inträder vid något kortare väglängd än nu. Lantbruksstyrelsen föreslår därför, att den minimifrakt, varå statsbidrag må utgå, fastställas till 50 öre per 100 kilogram, vilket närmast motsvarar 150 kilometer. Före kriget utgick fraktlindring, där fraktbeloppet översteg 30 öre per 100 kilogram. Denna fraktsats svarade för statens järnvägar då likaledes mot cirka 150 kilometer. En minimifrakt av 50 öre utgör en förhöjning av det före kristiden fastställda fraktminimum med 66 procent. Till jämförelse må erinras, att kalkprisen fob produktionsorten enligt lantbruksstyrelsens beräkning för år 1930 komma att ligga 92 procent över 1913 års priser och enligt Västgötakalkbrukens egna beräkningar 72 procent över samma prisläge.¹ Dessa siffror synas tala för, att den av lantbruksstyrelsen föreslagna reduceringen av minimifrakten är väl avvägd.

Av statens järnvägars inrikes taxebyrå har, på sätt uppgjord P. M. angående statsbidrag för befraktning av jordbrukskalk (Bil. B) med tillhörande diagram² utvisar, gjorts ett utkast till ny skala för beräkning av förevarande statsbidrag. Utgångspunkten för detta förslag är, att fraktlindring såsom ovan ifrågasatts skall vid tillämpning av den nya taxan börja utgå vid ett befraktningsavstånd av 151 kilometer, samt att den utgående nettofrakten skall ökas vid längre befraktning på sådant sätt, att det i överensstämmelse med lantbruksstyrelsens redan uttalade uppfattning i frakthänseende alltid skall bliva avgjort billigast för jordbrukaren att tillgodose sitt kalkbehov från närmaste kalkproduktionsort. För ändamålet har föreslagits en ökning av nettofrakten med cirka 3 öre per 100 kilogram eller cirka 30 öre per ton för varje 50 kilometer ökad väglängd. Enligt nu gällande regler utgår nettofraktförhöjningen vid denna väglängd med något, ehuru obetydligt, lägre belopp.

Ett godkännande av dessa nya nettofraktsatser torde, såvitt angår befraktning å statens järnvägar, icke komma att medföra ökade krav på statskassan.

Styrelsen har efter samråd med järnvägsstyrelsens inrikes taxebyrå, som avgivit en promemoria i ärendet, uppställt vissa alternativa förslag, som medföra besparingar till olika belopp. Styrelsen anför härom: Då

¹ Brukens senare beräkningar utvisa 61 procent.

² Diagrammet reproduceras här icke.

förslaget förutsätter borttagandet av fraktbegränsningen för Norrland, skulle vid förslagets genomförande kraven på statskassan givetvis komma att minskas. Denna minskning har taxeyrån — likasom Stockholms superfosfatfabriksaktiebolag — beräknat till 70,000 kronor.

Största betydelsen för statsbidragets storlek hava givetvis de enskilda järnvägarnas ordinarie och extra banavgifter. Då alla direkta kalkfraktkostnader med undantag av omlastningskostnader, täckningsavgifter och den enligt bestämmelserna för kalkfraktlindringen fastställda nettofrakten, vilka erläggas av jordbrukaren, gäldas med anlitage av statsmedel, komma nu samtliga dessa banavgifter att helt eller åtminstone till största delen utgå av allmänna medel. Extra banavgifter hava tidigare icke i större utsträckning tillämpats och därför icke drabbat jordbrukarskalken. Ordinarie banavgifter och vissa av gammalt medgivna s. k. frakttillägg utöver den frakt, som skulle utgått vid befraktning på samma avstånd å statens järnvägar, hava däremot alltid debiterats ifråga om kalk. Enligt taxeyråns promemoria beräknas sådana ordinarie banavgifter (övergångsavgifter) efter ikraftträdande av den nya frakttaxan vid samtrafik komma att utgå med 8 öre per 100 kilogram för varje enskild bana, som transporten berör.

Allt efter som statsmedel skulle anlitas till täckande i olika utsträckning av de enskilda järnvägarnas banavgifter (numera övergångsavgifter) och extra banavgifter (numera banavgifter) har taxeyrån uppgjort följande alternativa beräkningar över minskningen i behovet av statsmedel för ändamålet, varvid dock särskilt framhållits beräkningarnas mycket approximativa karaktär.

I. *Maximeringen för nettofrakten till Norrland borttages; statsverket betalar övergångsavgifter och extra banavgifter.*

Besparing cirka 70,000 kronor.

II. *Maximeringen borttages; statsverket betalar övergångsavgifter men icke extra banavgifter.*

Besparing minst 240,000 kronor.

III. *Maximeringen borttages; statsverket betalar 25 procent av övergångsavgifterna men inga extra banavgifter.*

Besparing minst 315,000 kronor.

IV. *Maximeringen borttages; statsverket betalar varken övergångsavgifter eller extra banavgifter.*

Besparing minst 340,000 kronor.

Lantbruksstyrelsen förordar alternativ II; de två sista alternativen kunde möjligen framkalla svårigheter, dem styrelsen icke kunde överblicka.

Yttranden.
Järnvägs-
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen anför i huvudsak följande: Lantbruksstyrelsen har i sitt yttrande utgått från, att det ur jordbrukarnas synpunkt icke kan anses nödvändigt, att staten betalar de enskilda järnvägarnas banavgif-

ter, enär kalk kan anskaffas från så belägna bruk, att transporter över enskilda järnvägar åtminstone i stor utsträckning kunna undvikas.

Förbrukningsorterna ligga givetvis i många fall så till, att transporter över enskilda järnvägar icke kunna undvikas för kalkens framforsling till dem, detta särskilt då förbrukningsorten är belägen vid enskild bana. Å andra sidan kunna dock, åtminstone i viss utsträckning, transporter över enskilda järnvägar undvikas, om kalken hämtas från bruk belägna vid eller i närheten av statens järnvägar. Huruvida dessa bruk hava sådan kapacitet, att de kunna förse samtliga eller flertalet jordbrukare med den erforderliga kalkmängden, är styrelsen emellertid icke nu i tillfälle att bedöma. I den mån de icke kunna leverera erforderlig kalk, måste naturligen transporter äga rum över enskilda järnvägar. Kalkbruken vid dessa senare äro ock så belägna, att banavgifter i regel ingå i vederbörande enskilda järnvägars fraktandelar.

Lantbruksstyrelsen synes ock hava utgått från, att det berättigade i de enskilda järnvägarnas uttagande av banavgifter kan dragas i tvivelsmål. Härtill må framhållas, att ett visst fog för ett sådant betraktelsesätt kan anses hava förelegat tidigare, då ifrågavarande särskilda avgifter inom vissa gränser bestämdes av järnvägarna själva, fast visserligen delvis under järnvägsstyrelsens kontroll. Emellertid är det för framtiden ordnat på ett helt annat sätt. Banavgifterna skola ju jämlikt de nya föreskrifterna angående godssamtrafik fastställas av Kungl. Maj:t, och banavgifterna äro för tiden från och med samtrafikens nyordning fastställda för i det närmaste alla järnvägar, som kunna komma i fråga. Vid detta fastställande har Kungl. Maj:t givetvis tagit hänsyn till järnvägarnas ekonomiska ställning och andra omständigheter, så att fordran på avgifternas berättigande blivit tillgodosedd.

Dock hava återbetalningar av viss del av banavgifterna ägt rum under omständigheter, som utvisa, att statsbidraget kan utnyttjas på ett sätt, som säkerligen icke varit avsett.

De enskilda järnvägar i Västergötland, vid vilka kalkbruk äro belägna, hava hos järnvägsstyrelsen gjort framställning, att åtminstone avsändningsbanornas banavgifter skulle få inräknas i fraktlindringens belopp. Härtill får järnvägsstyrelsen framhålla, att ett genomförande av detta förslag givetvis skulle minska statsbidraget i mindre utsträckning än lantbruksstyrelsens förslag. Enligt det senare kan, såsom framgår av alternativ II i lantbruksstyrelsens skrivelse, besparingen beräknas till minst 240,000 kronor, medan enligt det förra förslaget besparingsbeloppet, beräknat på grundval av alternativ I i sagda skrivelse samt viss av nämnda förvaltningar hit lämnad uppgift, vilken styrelsen funnit sig böra godtaga, ej kan uppskattas till mera än omkring 140,000 kronor. I övrigt anser sig järnvägsstyrelsen icke böra göra något annat uttalande i avseende å lämpligheten av järnvägsförvaltningarnas ifrågavarande förslag, än att det ur järnvägsekonomisk synpunkt

måste anses, att banavgifterna för jordbrukskalk äro viktigare för av-sändningsbanorna än för mottagningsbanorna och i allmänhet för tran-sitobanorna.

I avseende å fraktlindringens tekniska anordnande anser järnvägsstyrelsen det av lantbruksstyrelsen först antydda systemet med likformig, procentuell reduktion lämpligast och enklast, såsom lantbruksstyrelsen även föreslagit för konstgödsel.

Statskontoret. Statskontoret anför bland annat: Meningarna rörande behovet av fort-satt anslag till fraktlindring, vad jordbrukskalken beträffar, hava redan tidigare varit delade. Bland de sakkunniga råder alltjämt oenighet i frågan, huruvida fortfarande detta produktionsmedel bör behålla sin i frakthänseende gynnade särställning. Mot en alltför kraftig ändring av bidraget till fraktlindring för kalktransporter talar å andra sidan bland annat den omständigheten, att svårigheter för kalkbruken i Västergöt-land och Närke att i önskvärd utsträckning uppehålla driften därigenom torde kunna förväntas uppkomma. Genom lantbruksstyrelsens förslag skulle en anslagssänkning från 600,000 kronor till 360,000 kronor inträda. Statskontoret finner det visserligen värt att tagas under övervägande, huruvida icke anslag för detta ändamål tillsvidare skulle kunna upphöra att utgå eller åtminstone en ytterligare beskärning av anslaget skulle kunna ske, men med hänsyn till berörda, för kalkindustrien i vissa lands-delar sannolikt uppkommande svårigheter anser sig statskontoret för när-varande icke böra ifrågasätta en större nedsättning av fraktlindrings-bidraget för kalk m. m. än den lantbruksstyrelsen sålunda föreslagit.

Statskontoret finner lika med järnvägsstyrelsen ett rabattsystem be-reda möjlighet att på ett betydligt smidigare sätt än det hittills till-lämpade systemet medgiver avpassa fraktlindringen efter snart sagt vilka anslagsbelopp som helst. Statskontoret förordar därför rabatt.

I fråga om grunderna för anslagsfördelningen vad kalk beträffar sy-nes det statskontoret, att upphävandet av den hittillsvarande maxime-ringen av nettofrakterna till Dalarna och Norrland är väl motiverat. Att den minimifrakt, varå statsbidrag skall utgå, bestämmes till 50 öre per 100 kilogram, synes likaledes lämpligt.

Såväl järnvägsstyrelsen som lantbruksstyrelsen framhålla, att närma-re förslag till fraktlindringens fördelning jämte övriga nödiga bestäm-melser böra uppgöras av järnvägsstyrelsen.

*Enskilda
inlagor.*

De enskilda inlagor i ärendet, som förutom Tomtens kalkbruksaktie-bolags och Stockholms superfosfatfabriksaktiebolags nämnda skrivelser inkommit till jordbruksdepartementet, äro: två från Dämmans stenhug-geri och kalkbruk jämte ett tjugotal andra företag i Västergötland; en från direktören i aktiebolaget Västergötlands förenade kalkindustrier G. W. Nymberg, tillika ledare för västgötaindustriernas största kalkförsälj-ningsförening, samt en från aktiebolaget Strå kalkbruk och aktiebolaget Karta & Oaxens kalkbruk med flera.

Med hänsyn till frågans läge finner jag mig för närvarande icke vidaren än som förut skett böra referera dessa eller ingå på bedömandet av däri framförda synpunkter.

Då lantbruksstyrelsen anmodades utreda, huruvida nya trafiktekniska förhållanden må påkalla tillägg till gällande regler för kalkfraktbidrags utgående, var närmaste anledningen den vid 1929 års riksdag i andra kammaren av herr Andersson i Grimbo väckta motion (nr 191), vari yrkats, att fraktlindring för kalk m. m. skulle tillämpas även å statens järnvägars automobilinjer, då dessa dreves i samtrafik med järnväg. I nämnda motion framhölls, hurusom staten från vissa stationer utefter järnvägslinjen Göteborg—Strömstad anordnat biltrafik för transport av gods till och från orter på ofta ett par mils avstånd från järnvägen. Tillika påvisades, huru för mera avlägset belägna orter fraktkostnaden från järnvägen till förbrukningsorten överstege motsvarande kostnad från kalkens produktionsort per järnväg.

Jordbruksutskottet ansåg sig icke kunna tillstyrka bifall till nämnda motion och anförde i sitt utlåtande (nr 1, punkt 85) såsom motiv härför, dels att godstransport i samtrafik med statens eller enskilda järnvägar i stort sett endast avsåge stycke gods, och att det enda dåvarande undantaget utgjordes av vissa automobilrouter i Bohuslän, dels att ett insläende på den av motionären föreslagna vägen lätt skulle kunna för staten medföra oberäkneliga konsekvenser.

Lantbruksstyrelsen anför nu i denna fråga:

Efter vad styrelsen inhämtat, torde inga andra nyheter i trafiktekniskt hänseende av natur att kunna utnyttjas för transport av kalk hava tillkommit än de på föranstaltande av statens järnvägar eller på enskilt initiativ anordnade automobiltransportlederna. Dessa torde dock — såsom jordbruksutskottet också anført — i regel uteslutande vara avsedda för transport av stycke gods. Kalk är en vara, vars befraktande kan medföra vissa olägenheter, och som därför säkerligen endast med svårighet kan inordnas bland varor, som få transporterats medelst fraktautomobil i allmän trafik. En samlastning mellan kalk och andra varor torde av naturliga skäl icke gärna kunna ske. Lantbruksstyrelsen finner det sålunda antagligt, att kalktransport per trafikautomobil endast i mindre utsträckning kan komma till stånd, och håller i likhet med jordbruksutskottet före, att en tillämpning av systemet med statsbidrag för fraktlindring i detta fall skulle kunna medföra betydande principiella risker. Det torde få anses ligga i sakens natur, att, därest en fraktlindring av detta slag stadgades, vederbörande trafikanter skulle påfordra att, så snart staten föranstaltade om godstransport, dylik anordning jämväl skulle stå öppen för transport av kalk, vilket lätt skulle kunna framkalla oberäknade krav på särskilda anordningar för transporter av detta slag. Stora svårigheter måste också enligt lantbruksstyrelsens förme-

Fraktlindringsanslag vid användande av andra trafikmedel än järnvägar.

Lantbruksstyrelsen.

nande föreligga att på ett rättvist sätt fastställa regler för fraktlindring i detta fall. Det måste nämligen anses ligga synnerligen nära till hands, att kravet på statsbidrag icke kan begränsas till linjer, som anordnats av statens järnvägar, utan — i likhet med vad fallet varit i fråga om järnvägstransporter — komma att utsträckas även till trafikleder, som tillkommit på enskilt initiativ. Det synes lantbruksstyrelsen, som om här skulle möta stora svårigheter av delvis samma natur, som gjort, att styrelsen såsom redan anförts icke kunnat framlägga förslag till fraktlindring vid transport sjöledes. Lantbruksstyrelsen anser sig därför icke kunna tillstyrka en allmän utvidgning av rätten till fraktlindring vid transport av kalk medelst fraktautomobil ens i de fall, där automobilfrakten sker genom statens järnvägars försorg.

Ett undantag från denna regel anser sig lantbruksstyrelsen dock böra föreslå. Från Övertorneå kommer järnvägsstyrelsen att i stället för föreslagen järnväg genom Tornedalen anordna automobiltransport av såväl personer som gods. Där komma samma taxor att tillämpas som i fråga om transport på statens järnvägar. Här föreligga också enligt lantbruksstyrelsens förmenande sådana förhållanden, att rättvisa och billighet kräva, att sådana åtgärder vidtagas, att jordbrukarna i dessa orter icke måtte, på grund av att järnväg icke kommit till stånd utan deras trafikförhållanden ordnas på annat sätt, bliva utan den hjälp fraktlindringen innebär. Lantbruksstyrelsen anser sig hava så mycket större skäl att förorda sådana åtgärder, som detta knappast torde medföra konsekvenser i fråga om andra fraktleder och svårigheter att ordna fraktlindringen icke torde förefinnas, om statens järnvägars taxebestämmelser i förevarande avseende här vinna tillämpning.

De fraktlindringar, som eventuellt kunna komma att utgå för befraktning av jordbrukskalk å denna automobillinje, torde icke få sådan omfattning, att hänsyn härtill behöver tagas vid beräkning av storleken utav ifrågavarande statsanslag.

Järnvägs-
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen har ej framställt någon erinran mot förslaget i denna del.

Statskontoret.

Statskontoret instämmer med lantbruksstyrelsen.

Departement-
schefens
yttrande.
Kalk.

I likhet med lantbruksstyrelsen finner jag fraktlindring å *jordbrukskalk* fortfarande vara av behovet påkallad ur jordbrukets synpunkt. Det livliga intresse, som år efter år föranlett anslaget förnyande, synes mig bestyrka, att anslaget har en betydande uppgift att fylla. Särskilt i stora delar av Norrland torde det ännu vara erforderligt i syfte att stimulera till användande av kalk och även i övrigt vara till stor nytta. Jordbrukets nuvarande svåra läge är ägnat att understryka vikten av att fraktlindringen i fråga fortfarande må utgå.

Den av ämbetsverken gjorda utredningen finner jag emellertid ådaga-lägga, att det för ändamålet nu utgående anslaget icke kommit lantmännen till godo i den utsträckning, som varit avsedd. En ändring härutinnan synes påkallad. Uppmärksamheten fästes härvid särskilt vid de rabatter å järnvägsfrakter, som vissa järnvägar, där banavgifter (motsvarande nuvarande extra banavgifter) uttagas, pläгат bevilja kalkbruk. Det synes antagligt, att detta system åtminstone i viss mån möjliggöres genom de utgående statsbidragen vid kalkfrakter. Ifrågasättas kunde att, då det visat sig att vissa järnvägar sålunda kunna i form av rabatter avstå dem taxeenligt tillkommande avgifter, banavgifter ej borde utgå för kalkfrakter, i vilken händelse statens bidrag för sådana avgifter skulle bortfalla. Banavgifterna fastställas emellertid av Kungl. Maj:t med hänsyn till järnvägarnas ekonomiska ställning m. m., varför man i allmänhet torde hava att utgå från att desamma äro behöfliga för deras ekonomi. Även om statsbidrag ej finge beräknas å banavgifterna, torde det knappast vara att emotse, att järnvägarna frivilligt skulle avstå från dylika avgifter vid kalkfrakter. I följd härav skulle, om statsbidrag helt komme att upphöra beträffande banavgifter, jordbrukarna, som behöfde inköpa sin kalk från bruk vid dessa järnvägar, i frakthänseende komma i ogynnsam ställning i förhållande till de jordbrukare, som köpte sin kalk från bruk vid järnvägar, som ej upptoge särskilda avgifter. Även kalkbruken själva skulle, där de ej kunde beräkna, att deras kunder erhöles statsbidrag för någon del av banavgifterna, komma i en ogynnsam ställning.

Emellertid synes nödvändigt, att något åtgöres till avskaffande av nu använda fraktrabattsystem. I anslutning till de rabatter järnvägarna därvid kunnat medgiva anser jag mig böra ifrågasätta, att viss del, förslagsvis hälften, av banavgifterna frånräknas vid bestämmande av statsbidraget, så att detta utgår endast å den återstående hälften. I vart fall torde försöksvis en sådan anordning böra prövas. Härvid göres en början till avskrivning av det indirekta stöd, som nu genom statsbidraget lämnas en del på grund av sitt läge mindre konkurrenskraftiga kalkbruk. Tillika tages ett steg för vinnande av en bättre begränsning av brukens försäljningar till avsättningsområden, som äro mera naturliga i förhållande till deras läge. De ekonomiska följderna härav för en del kalkbruk särskilt i Västgötadistriktet torde knappast bliva så kännbara, att de böra hindra övergången till en naturligare fördelning av kalkomsättningen än för närvarande är rådande.

En ytterligare och än mer ingripande åtgärd i sistnämnda hänseende synes vara att, sedan i Norrland tillgång till kalk i tillräcklig utsträckning synes kunna beredas från kalkbruk därstädes, borttaga den särskilda fraktbegränsning som gäller vid transporter dit. För staten är givetvis av intresse, att kalken ej fraktas längre än som av omständigheterna nödvändiggöres. Denna tanke synes hava tagit sig uttryck i den undersök-

ning, som av riksdagen begärts och vilken, såsom förut omnämnts, pågår rörande inventering av de kalktillgångar, som må finnas inom landets olika delar. Mattmars kalkbruk i Jämtland synes i stånd att fylla hela Norrlands kalkbehov. Även andra norrländska kalkfyndigheter kunna väntas bli bearbetade i större utsträckning än nu sker, varjämte må erinras, att betydande mängder av jordbrukskalk redan nu båtledes transporteras till Norrland.

Vad angår utformningen av de nya grunder för fraktlindringens bestämmande, som skulle påkallas av vad ovan föreslagits, är att beakta följande. Då taxesänkning kommer att inträda för kalk fr. o. m. den 1 juli 1930, erfordras framdeles med nu tillämpade bidragsregler mindre anslag för att hålla nettofrakterna (d. v. s. de fastställda fraktsatserna med avdrag för statsbidraget) på nuvarande nivå. Under det att minimifrakten för lindringens inträde, 65 öre för 100 kilogram, enligt äldre taxa, tariff U, överskrides efter 170 kilometer, skulle den framdeles överskridas först efter 220 kilometer. Intill sistnämnda avstånd skulle nettofrakterna dock ej bli helt utan förbättring. På dessa fraktavstånd skulle nämligen den nya taxan medföra sänkningar, som i förhållande till tariff U på avstånd från 10 kilometer intill 170 kilometer utgöra från omkring 20 procent till omkring 15 procent.

Vid bibehållande av de grunder, varå de nuvarande bidragsbestämmelserna vila, skulle genom tillkomsten av den nya taxan uppkomma en besparing i kostnaderna för fraktlindringen å omkring 100,000 kronor. Det kunde sättas ifråga att använda en del av nämnda besparing för åvägbringande av ytterligare sänkning av nettofrakten. Emellertid finner jag övervägande skäl tala för att föreslå, att nettofrakterna — bortsett från ovan föreslagna ändringar rörande maximifrakten för Norrland och banavgifterna — i huvudsak lämnas orubbade. Jordbruket skulle ändock på grund av statsbidraget erhålla billigare fraktvillkor för kalk, än om taxans lägsta tariff (14) tillämpas.

Emellertid skulle ett konsekvent borttagande av fraktbegränsningen för Norrland innebära en nettofraktökning exempelvis mellan Mattmar och Tornedalen med ungefär 35 å 40 öre per 100 kilogram, billinjen obereknad. Då det emellertid icke skulle medföra någon nämnvärt ökad belastning av anslaget, får jag föreslå, att fraktlindringen bestämmes så, att vid befaktningar till stationer ovanför Boden nettofrakten för hela transportvägen högst må motsvara nettofrakten för 850 kilometer eller omkring 95 öre per 100 kilogram vid leverans från kalkbruk i de 4 nordligaste länen.

Medelsbehovet för en fraktlindring enligt nu angivna huvudlinjer beräknas — även med hänsyn tagen till de överskridanden av summan 600,000 kronor, som under senare år ägt rum — approximativt till 350,000 kronor. Därvid räknas i jämförelse med nuvarande förhållanden med följande ungefärliga besparingar: genom borttagandet — med nyss angivna

undantag — av fraktbegränsningen för Norrland och Dalarna 70,000 kronor, genom de ändrade grunderna för fraktlindring å banavgifter 85,000 kronor, samt genom taxesänkningens inverkan 100,000 kronor, eller alltså tillhoppa omkring 255,000 kronor.

Vad därefter angår frågan om fraktlindring för *konstgödsel*, framgår av lantbruksstyrelsens framställning, att konstgödseln i tariffhänseende intager en ur jordbrukets synpunkt jämförelsevis oförmånlig ställning. Konstgödsel.

Såväl lantbruksstyrelsen som statskontoret hava på, såsom mig synes, fullgoda skäl förklarar sig anse konstgödseln i stort sett viktigare än kalken och åtgärder för konstgödseliörbrukningens främjande önskvärdare än fortsatt fraktlindring å kalk. Då konstgödsel, rätt vald, kan användas på alla jordar och på grund av snabb och ofta påtagligt lönande verkan är en högst betydelsefull, ja nödvändig, hjälp i jordbruket, finner jag, särskilt under nuvarande tidsläge då en produktionsökning är för jordbruket särskilt betydelsefull, fraktknäckning å konstgödsel påkallad.

En beräkning av de för ändamålet erforderliga medlen synes mig giva vid handen, att uppoffringarna i förhållande till nyttan ingalunda bleve avskräckande. I varje fall bleve kostnaderna med det förfarande, jag ämnar föreslå, jämförelsevis mindre än för kalkfraktlindringen, därest denna anordnas enligt förut angivna riktlinjer. Skillnaden är beroende såväl av konstgödselhandels organisation, vilken i stort sett torde föranleda kortare järnvägsfrakter än kalken, som därav att konstgödseln är mindre skrymmande, i det den per fraktad viktenhet medför kraftigare verkan än kalk. Av lantbruksstyrelsen har ifrågasatts en nedsättning av nettofrakten å konstgödsel med 40 procent. Även om jag finner en dylik nedsättning synnerligen önskvärd, anser jag mig emellertid icke nu kunna tillstyrka ett så långt gående understöd med hänsyn till de därmed förenade kostnaderna. Jag anser därför lämpligt, att även här anordnas ett system med progressiv skala, varigenom de mest betungade fraktbetalarna bäst erhålla hjälp.

Under överläggningar med järnvägsstyrelsens inrikes taxebyrå har utformats ett förslag, enligt vilket nettofrakten å konstgödsel skulle hållas i ungefär samma läge som för kalk. Liksom vid kalkfrakterna skulle räknas med endast vagnslastgods, dock med sändningar ned till minst 2,500 kilogram.

För konstgödsel tillämpas enligt nya taxan tarifferna 12 (för vagnslastsändningar om 10—15 ton) och 13 (för dylika om minst 15 ton). Förslaget avser att låta fraktlindring, beräknad å tariff 12, börja inträda vid ett fraktbelopp av 51 öre (motsvarande 100 kilometers fraktavstånd) och att därefter låta nettofrakten hållas något lägre än för kalk intill cirka 500 kilometer, för att sedan upp emot ett avstånd av 1,000 kilometer (ett avstånd som sällan förekommer vid befraktning av konstgödsel) stiga intill 1 krona 30 öre per 100 kilogram. Sistnämnda belopp blir omkring 25 öre

högre än som föreslagits för kalk och motsvarar ungefär 40 procents lindring i förhållande till den lägre tariff 13. Vid befraktning enligt sistberörda tariff skulle nettofrakten genomgående ligga omkring 10 öre lägre per 100 kilogram än vid debitering enligt tariff 12. För att premiera stora sändningar bör lämnas samma understöd vid fraktning enligt tariff 13.

I enskilda järnvägars egen trafik och i samtrafik bör statsbidraget, oberoende av fraktavstånd, utgå med samma belopp, som det skulle utgjort för motsvarande fraktbelopp å statens järnvägar. Därigenom komme att med statsbidraget betalas en del av de i frakterna ingående övergångs- och banavgifterna; de skäl, som för kalk dikterat ett delvis annat förfarande, föreligga ej här.

Anslagsbehovet beräknas av inrikes taxebyrån till cirka 250,000 kronor.

Att främmande intressen skulle kunna tillgodogöra sig den förmån, ifrågavarande anslag skulle avse att bereda, behöver, såsom lantbruksstyrelsen anført, icke befaras.

Transport ge-
nom andra
trafikmedel än
järnväg.

Vad slutligen angår frågan om beviljande av statsbidrag vid transport av jordförbättringsmedel genom andra trafikmedel än järnvägar, finner jag vad lantbruksstyrelsen anført såsom skäl mot fraktlindring å biltrafiklinjerna i allmänhet, såväl statens som de enskilda, avgörande.

Beträffande statsbillinjen från Övertorneå norrut föreligga emellertid särskilda förhållanden. Den billinje, som här anordnats, utgör direkt ersättning för en genomgående järnvägslinje och de taxor, som tillämpas för billinjen, äro desamma som gälla vid statens järnvägar. Särskilda skäl tala sålunda för att de fraktlindringar, som må medgivas för kalk och konstgödsel, utgå jämväl vid transporter å ifrågavarande billinje. Därigenom att den vanliga järnvägstaxan här tillämpas, krävas inga särskilda regler för fraktlindringens beräkande.

För ovan föreslagna fraktlindringar för kalk och konstgödsel torde i anslutning till det anförda böra av riksdagen äskas ett gemensamt anslag å 600,000 kronor.

På Kungl. Maj:t torde ankomma att i huvudsaklig överensstämmelse med ovan angivna grunder, efter järnvägsstyrelsens hörande, utfärda de närmare bestämmelser i ämnet, som må vara erforderliga.

De nya bestämmelserna böra träda i tillämpning från och med den dag, då den nya taxan kommer att lända till efterrättelse; detta beräknas för närvarande ske den 1 juli 1930.

Under åberopande av vad ovan anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg samt å statens automobillinje i norra Tornedalen av kalk, kalkstensmjöl och märgel ävensom konstgödsel för jordbrukets behov anvisa ett *extra förslagsanslag* av..... kronor 600,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:
Joh:s Thygesen.

Frakttaxorna m. m. för konstgödsel å statens järnvägar.¹

Den före världskriget gällande taxan för befraktning å statens järnvägar fastställdes den 29 november 1889 av Kungl. Maj:t att lända till efterättelse från och med den 1 januari 1890. Nu gällande taxa har tillämpats från och med den 1 augusti 1923. Den 28 mars 1929 avgav järnvägsstyrelsen förslag till ny taxa för transporter å statens järnvägar. Över nämnda förslag yttrade lantbruksstyrelsen sig den 20 april 1929 och anförde därvid beträffande konstgödselfrakterna i huvudsak följande:

Ifråga om *konstgödsel* visar lantbruksstyrelsens utredning följande resultat:

Tabell I.

V ä g s t r ä c k a km.	Gällande frakt öre per 100 kg.	Föreslagen frakt öre per 100 kg.	Förhöjning respektive sänkning i procent
Styckegods (sändningar under 2,500 kg.)			
50	125	125	± 0
100	230	231	± 0
200	384	370	— 4
500	635	605	— 5
800	821	800	— 3
1,000	918	930	+ 1
1,500	1,159	1,255	+ 8
Sändningar om 2,500 kg.			
100	168	196	+ 17
200	267	316	+ 18
500	441	499	+ 13
800	567	658	+ 16
1,000	634	764	+ 21
1,500	802	1,029	+ 28
Sändningar om 5,000 kg.			
100	69	80	+ 16
200	106	123	+ 16
500	176	217	+ 23
800	238	307	+ 29
1,000	280	367	+ 31
1,500	384	517	+ 35
Sändningar om 8,000 kg.			
100	51	80	+ 57
200	77	123	+ 60
500	139	217	+ 56
800	202	307	+ 52
1,000	243	367	+ 51
1,500	347	517	+ 49
Sändningar om minst 10,000 kg. per vagn.			
100	51	51	± 0
200	77	77	± 0
500	139	138	± 0
800	202	192	— 5
1,000	243	228	— 6
1,500	347	318	— 8

¹ Utredningen är här något förkortad.

Förslaget innebär en väsentlig förhöjning av frakterna i förhållande till nu utgående. Den betydande förhöjning, som föreligger vid befraktning av 8,000 till 9,999 kilogram beror därpå, att för den lägre fraktens utgående i det nya taxeförslaget gränsen förskjutes från 8,000 kilogram till 10,000 kilogram.

Av lantbruksstyrelsens förut meddelade sammanställning rörande frakterna för konstgödsel framgår, att förslaget härutinnan innebär en avsevärd belastning av jordbruket. En genomgående sänkning av frakterna för denna ur jordbruksproduktionens synpunkt mycket viktiga varugrupp synes därför med skäl böra kunna krävas. Denna sänkning synes av hänsyn till det medelstora och mindre jordbruket böra genomföras på samtliga befraktningsstorlekar. Enligt lantbruksstyrelsens förmenande bör styckeodstariffen sänkas från tariff 2 till tariff 3, tariffen för 2,500 kilogram från 3 till 4 och tariffen för 5,000 kilogram från 9 till 10. Därjämte synas alla skäl tala för att jämväl ifråga om konstgödsel utnyttjande av 15 tonsvagnar bör medgivas. Frakten för denna form av transport skulle då utgå enligt tariff 13 i stället för enligt tariff 12.

Den av lantbruksstyrelsen sålunda då föreslagna fraktsänkningen skulle beträffande de olika fraktsatserna ställt sig sålunda:

Tabell II a.

V ä g s t r ä c k a km.	Nu gällande taxa öre per 100 kg.	Före kriget gällande taxa öre per 100 kg.	Järnvägs- styrelsens för- slag öre per 100 kg.	Lantbruks- styrelsens för- slag öre per 100 kg.
Styckegods (sändningar under 2,500 kg.)				
50	125	53	125	116
100	230	93	231	196
200	384	155	370	316
500	635	264	605	499
800	821	345	800	658
1,000	918	387	930	764
1,500	1,159	492	1,255	1,029
Sändningar om 2,500 kg.				
100	168	72	196	177
200	267	119	316	293
500	441	202	499	427
800	567	262	658	529
1,000	634	294	764	597
1,500	802	374	1,029	767
Sändningar om 5,000 kg.				
100	69	37	80	69
200	106	60	123	101
500	176	104	217	174
800	238	143	307	228
1,000	280	169	367	264
1,500	384	234	517	354

Den av lantbruksstyrelsen föreslagna 15-tonstaxan skulle fått följande utseende:

Tabell II b.

Avstånd km.	Frakt öre per 100 kg.
100	45
200	69
500	126
800	180
1,000	216
1,500	306.

Genom beslut den 27 juli 1929 fastställde Kungl. Maj:t taxa för transporter å statens järnvägar att gälla tillsvidare från och med den 1 juli 1930.

En undersökning, i vad mån lantbruksstyrelsens ovan angivna önskemål i fråga om konstgödselfrakterna tillgodosetts, giver vid handen, att detta skett allenast i ringa utsträckning. Sålunda ha järnvägsstyrelsens i ovan nämnda förslag den 28 mars 1929 ifrågasatta konstgödseltariffer så gott som oförändrade upptagits i den nya taxan. De enda ändringar, som vidtagits, äro dels att rabatt vid befraktning av 5,000 kilogram per vagn under vissa villkor medgivits eller med 10 procent, då frakt erlägges för minst 50 kilometer och 15 procent för minst 300 kilometer, dels ock att en ny tariff, (tariff 13) införts att tillämpas, då frakt erlägges för minst 15 ton per vagn för transport å minst 300 kilometer.¹

En jämförelse mellan *fraktsatserna* i den före kriget gällande, nu gällande och senast fastställda taxan för konstgödsel utfaller sålunda:

Tabell III.

Vägsträcka km.	Före kriget gällande frakt öre per 100 kg.	Nu gällande frakt öre per 100 kg.	Nu gällande frakt i % av före kriget gällande	Från och med ¹ / ₇ 1930 gäl- lande frakt öre per 100 kg.	Från och med ¹ / ₇ 1930 gällande frakt i % av före kriget gällande
Styckegods (sändningar under 2,500 kg.)					
50.....	53	125	236	125	236
100.....	93	230	247	231	247
200.....	155	384	248	370	239
500.....	264	635	240	605	229
800.....	345	821	239	800	231
1,000.....	387	918	237	930	240
1,500.....	492	1,159	236	1,255	255
Sändningar om 2,500 kg.					
100.....	72	168	233	196	272
200.....	119	267	225	316	266
500.....	202	441	218	499	246
800.....	262	567	216	658	263
1,000.....	294	634	216	764	258
1,500.....	374	802	215	1,029	275
Sändningar om 5,000 kg.					
100.....	37	69	186	72	194
200.....	60	106	176	111	185
500.....	104	176	169	184	177
800.....	143	238	167	261	183
1,000.....	169	280	166	312	184
1,500.....	234	384	164	439	187

¹ Tariff 13 ligger genomgående 10 öre lägre per 100 kg. än tariff 12 för motsvarande avstånd. Jfr sid. 38.

Vägsträcka km.	Före kriget gällande frakt öre per 100 kg.	Nu gällande frakt öre per 100 kg.	Nu gällande frakt i % av före kriget gällande	Från och med ¹ / ₇ 1930 gäl- lande frakt öre per 100 kg.	Från och med ¹ / ₇ 1930 gällande frakt i % av före kriget gällande
Sändningar om 8,000 kg.					
100.....	33	51	153	72	218
200.....	52	77	151	111	212
500.....	93	139	152	184	198
800.....	132	202	153	261	197
1,000.....	158	243	154	312	198
1,500.....	223	347	155	439	197
Sändningar om minst 10,000 kg. per vagn.					
100.....	28	51	179	51	179
200.....	44	77	175	77	175
500.....	83	139	167	138	166
800.....	122	202	166	192	157
1,000.....	148	243	165	228	155
1,500.....	213	347	162	318	149

För att erhålla en uppfattning om de fraktnedsättningar, som erfordras för att återkomma till förkrigsnivån, hava nedan beräknats de härför erforderliga sänkningarna i procent av såväl den nu gällande som den nya taxan.

Tabell IV.

Vägsträcka km.	Skillnaden mellan nu gällande taxa och taxan före kriget i proc. av nu gällande	Skillnaden mellan nya taxan och den före kriget gällande i proc. av nya taxan	Vägsträcka km.	Skillnaden mellan nu gällande taxa och taxan före kriget i proc. av nu gällande	Skillnaden mellan nya taxan och den före kriget gällande i proc. av nya taxan
Styckegods (under 2,500 kg.)			Sändningar om 2,500 kg.		
50	58	58	100	57	63
100	59	60	200	56	62
200	59	58	500	54	59
500	58	57	800	54	60
800	58	57	1,000	54	61
1,000	58	58	1,500	53	63
1,500	57	61			
Sändningar om 5,000 kg.			Sändningar om 8,000 kg.		
100	46	49	100	35	54
200	44	50	200	32	57
500	41	44	500	33	50
800	40	45	800	34	50
1,000	40	46	1,000	34	50
1,500	39	47	1,500	35	50
Sändningar om 10,000 kg.					
100	45	45	800	40	37
200	43	43	1,000	39	37
500	40	40	1,500	39	33

Enligt av lantbruksstyrelsen verkställd utredning torde den totala kostnaden inom landet för befaktning å järnväg av konstgödsel uppgå till i runt tal 2.5 miljoner kronor.¹ En genomgående fraktlättnad med 40 pro-

¹ Se nedan Bil. C.

cent av nuvarande taxor skulle sålunda betyda 1 miljon sänkta fraktkostnader för jordbruket. Huru en dylik sänkning skulle komma att inverka på de nuvarande och de nya taxorna i jämförelse med de före kriget gällande, framgår av nedanstående tabell. I denna har för överskådlighetens skull även medtagits ett fraktindex, varvid som utgångspunkt tagits före kriget gällande frakttaxor. Fraktindex I hänför sig till den nu gällande, II till den nya taxan.

Tabell V.

Vägsträcka km.	Före kriget gällande taxa öre per 100 kg.	60 proc. av nu gällande taxa öre per 100 kg.	Frakt- index I	60 proc. av nya taxan öre per 100 kg.	Frakt- index II
Styckegods (sändningar under 2,500 kg.)					
50	53	75	142	75	142
100	93	138	148	139	150
200	155	230	148	222	143
500	264	381	149	363	138
800	345	498	144	480	140
1,000	387	551	142	558	144
1,500	492	695	141	753	153
Sändningar om 2,500 kg.					
100	72	101	140	118	164
200	119	160	134	190	184
500	202	265	130	299	148
800	262	340	130	395	150
1,000	294	380	130	458	156
1,500	374	481	130	617	165
Sändningar om 5,000 kg.					
100	37	41	111	43	116
200	60	64	106	67	112
500	104	106	104	110	106
800	143	143	100	157	110
1,000	169	168	99	187	110
1,500	234	230	96	263	112
Sändningar om 8,000 kg.					
100	33	31	94	43	116
200	52	46	89	67	112
500	93	83	89	110	106
800	132	121	92	157	110
1,000	158	146	92	187	110
1,500	223	209	93	263	112
Sändningar om 10,000 kg.					
100	28	31	111	31	111
200	44	46	104	46	104
500	83	83	100	83	100
800	122	131	99	115	94
1,000	148	146	99	137	93
1,500	213	208	98	191	90

Bilaga B.**Konstgödsel­förbrukningen i vissa länder.**

Uti föreliggande utredning äro följande gödselmedel upptagna med följande halter av ren N, P eller K_2O .

1. N-haltiga:

Chilesalpeter	15.5	% N
Norgesalpeter	13	% N
Svavelsyrad ammoniak	20	% N
Kalkkväve	15	% N

2. P-haltiga:

Superfosfat	18	% P (I Sverige 20 % P)
Tomasfosfat	16	% P

3. K_2O -haltiga:

Kalisalt	40	% K_2O (I Danmark 37 % K_2O)
Sylvinit (Frankrike)	12—15	% K_2O .

Uppgifterna rörande tillverkningen äro hämtade ur tidskriften Die Ernährung der Pflanze nr 24 år 1928 där siffrorna återges för:

kali ur Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1928

tomasfosfat ur Annuaire Lambert

superfosfat » » »

kalkkväve » » »

svavelsyrad ammoniak ur Annuaire Lambert

norgesalpeter ur Die Ernährung der Pflanze.

Import- och exportsiffrorna äro samtliga (utom för Sverige och Tyskland) hämtade ur tidskriften Superphosphate, i vilken uppgifter återgivas ur The Fertilizer Special International Issue, 21 mars 1928, s. 193. För Sverige äro de hämtade ur publikationen Handel, för Tyskland ur Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1928.

Förbrukningen är beräknad genom att sammanslå importöverskott och tillverkning. För att i någon mån undgå den felkälla, som upplagring av konstgödsel från ett år till ett annat kan medföra, har tillverkningen uträknats i medeltal för åren 1925/27 (med ett par undantag) samt import- och exportsiffrorna för åren 1926/27. De därvid erhållna talen hava sedermera med hjälp av ovanstående procenttal för att vara fullt jämförbara omräknats i kg. rent N eller P eller K_2O .

Tillverkningsmängderna av de olika gödselmedlen framgå av följande sammanställningar:

1. *Kvävehaltiga.*

	Norgesalpeter och kalksalpeter		Kalkkväve		Svavels.-ammoniak		Summa
	Medeltal 1925/27	Rent N	Medeltal 1925/27	Rent N	Medeltal 1925/27	Rent N	Rent N
	ton	ton	ton	ton	ton	ton	ton
Sverige.....	—	—	28,117	4,218	—	—	4,218
Norge.....	176,667	23,334	15,467	2,320	—	—	25,654
Danmark.....	—	—	—	—	—	—	—
Finland.....	—	—	—	—	—	—	—
Tyskland.....	200,000	26,000	403,333	60,500	1,441,667	288,333	374,833
Frankrike.....	—	—	52,667	7,900	152,667	30,533	38,433

2. *Fosforhaltiga.*

	Tomasfosfat		Superfosfat		Summa
	Medeltal 1925/27	Rent P	Medeltal 1925/27	Rent P	Rent P
	ton	ton	ton	ton	ton
Sverige.....	9,734	1,557	218,739	43,748	45,305
Norge.....	—	—	12,369	2,226	2,226
Danmark.....	—	—	225,477	40,586	40,586
Finland.....	—	—	—	—	—
Tyskland.....	1,126,858	180,297	713,905	128,503	308,800
Frankrike.....	1,212,106	193,937	2,341,858	421,534	615,471

3. *Kalihaltiga.*

	Produktion av rent K ₂ O	
Sverige.....	—	—
Norge.....	—	—
Danmark.....	—	—
Finland.....	—	—
Tyskland.....	1,237,000	—
Frankrike.....	350,333	—

Import- och exportmängderna av ifrågavarande konstgödselmedel uppgingo i medeltal för åren 1926/27 till följande totalsummor:

1. *Kvävehaltiga (Ton rent N).*

	Import	Export	Importöverskott + exportöverskott	—
Sverige.....	8,373	648	+	7,725
Norge.....	—	20,455	—	20,455
Danmark.....	24,072	—	+	24,072
Finland.....	1,840	—	+	1,840
Tyskland.....	4,293	168,420	—	164,127
Frankrike.....	45,694	254	+	45,440

2. *Fosforhaltiga (Ton rent P).*

	Import	Export	Importöverskott + exportöverskott	—
Sverige.....	4,616	9,987	—	5,371
Norge.....	7,057	—	+	7,057
Danmark.....	24,608	—	+	24,608
Finland.....	18,888	—	+	18,888
Tyskland.....	167,392	36,589	+	130,803
Frankrike.....	3,547	203,056	—	199,509

3. Kalihaltiga (Ton rent K₂O).

	Import	Export	Importöverskott + exportöverskott —
Sverige	36,900	240	+ 36,660
Norge	7,194	—	+ 7,194
Danmark	14,919	—	+ 14,919
Finland	14,505	—	+ 14,505
Tyskland	—	997,752	— 997,752
Frankrike.....	—	116,730	— 116,730

En sammanställning av förestående uppgifter och av dem beräknad konstgödsel förbrukning giver följande resultat.

Konstgödsel förbrukning.

Medeltal 1925—26—27.

Land	Åkerareal har	Kvävehaltiga				Fosforsyrehaltiga				Kalihaltiga			
		Till- verk- ning ton	+ import- överskott — export- överskott ton	Förbrukning		Till- verk- ning ton	+ import- överskott — export- överskott ton	Förbrukning		Till- verk- ning ton	+ import- överskott — export- överskott ton	Förbrukning	
				Total ton	Kg. pr har åker			Total ton	Kg. pr har åker			Total ton	Kg. pr har åker
Sverige...	3,819,571	4,218	+ 7,725	11,943	3.1	45,305	— 5,371	39,934	10.5	—	+ 36,660	36,660	9.6
Norge ...	1,626,400	25,654	— 20,455	5,199	3.2	2,226	+ 7,057	9,283	5.7	—	+ 7,194	7,194	4.4
Danmark	2,887,040	—	+ 24,072	24,072	8.3	40,581	+ 24,608	65,194	22.6	—	+ 14,919	14,919	5.2
Finland ..	859,280	—	+ 1,840	1,840	2.1	—	+ 18,888	18,888	22.1	—	+ 14,505	14,505	16.9
Tyskland	20,389,200	374,833	— 164,127	210,706	10.8	308,800	+ 130,803	439,603	21.6	1,237,000	— 997,752	239,248	11.7
Frankrike	22,589,100	38,433	+ 45,440	83,873	3.7	615,471	— 199,509	415,962	18.4	350,333	— 116,730	233,603	10.3

Bil. C.

Approximativ beräkning av den årliga förbrukningen av konstgödsel inom Sverige och av för denna varugrupp utgående järnvägsfrakter.

Av statens järnvägars statistiska byrå göras sådana sammanställningar, att därav kan ses den mängd konstgödsel, som årligen fraktas på statens järnvägar ävensom på enskilda järnvägar, då befraktningen sker i samtrafik. Någon statistik över befraktningsväglängderna föreligger dock icke. Däremot har sedan den 1 januari 1929 sammanställts totalfraktkostnader för såväl befraktning i statens egen trafik som i samtrafik. Siffror för fraktkostnader föreligga för tiden januari—juni 1929.

Från statens järnvägars statistiska kontor har inhämtats, att under första halvåret 1929 följande befraktningar av konstgödsel verkställdes:

	Varumängd ton	Fraktkostnad kr.	Fraktkostnad per ton kr.
Egen trafik	75,128	432,834	5.76
Samtrafik	76,307	603,626	7.91
Summa trafik	151,435	1,036,460	6.84

Man torde kunna utgå från att den medelsiffra för befraktningskostnaden av cirka 7 kronor per ton, som i genomsnitt visat sig föreligga vid all befraktning, som berör statens järnvägar, tämligen nära sammanfaller med medelfraktkostnaden för alla inom landet gjorda järnvägsbefraktningar. För att så är förhållandet talar bland annat den uppgift, som vid förfrågan hos svenska lantmännens riksförbund lämnats, eller att medelfraktkostnaden skulle kunna beräknas till 70 à 80 öre per 100 kilogram.

Såsom redan anförts föreligger hos statens järnvägar statistik rörande totalmängden fraktade konstgödselmedel, i den mån befraktningen berört statens järnvägar. Siffrorna för år 1928 äro ännu icke tillgängliga, men för åren 1925—1927 har lantbruksstyrelsen inhämtat, att totalbefraktningen, d. v. s. summan av såväl egen trafik som samtrafik utgjorde:

År 1925	172,262 ton
» 1926	184,884 »
» 1927	182,716 »

Medeltal 179,954 ton.

Ovan angivna siffror måste emellertid anses endast approximativa, då dels någon förändring i fråga om statistiken skett, så att vissa ämnen, som räknats till kemikalier, på sista tiden överförts till gruppen konstgödselmedel, dels till denna grupp räknas en del ämnen, som knappast tillhåra, vad man i allmänt tal räknar såsom konstgödsel. Till belysande härav må anföras, att under år 1929 till konstgödsel i statistiken förts följande varor:

ammoniaksuperfosfat, avfall från lim- och sockerfabriker, från trankokerier och yllevalkerier, benaska, benkolsavfall, benmjöl, torkat blod, fiskguano, fosfatgips, fosforsyrad lerjord, lerjordguano, gödslingssill, hornmjöl, hornspån, kadavermjöl, kainit, kaliumnitrat, kalifosfat, kalimagnesia, kalisalt, kalkkväve, kalksalpeter, karbidkväde, konstgödsel, latrin, limkalk, lädermjöl, läderspån, norgesalpeter, precipitat, pudrett, sillguanofosfat, sopgödsel, stallgödsel, superfosfat och tomasfosfat.

I denna grupp ingående ämnen, som enligt inom jordbruket vedertaget språkbruk icke äro att räkna till konstgödsel, torde emellertid icke i någon större grad vara föremål för järnvägsbefraktning, varför de anförda siffrorna synas kunna läggas till grund för approximativa beräkningar.

Emellertid äger en avsevärd del av befraktningen av konstgödsel rum medelst järnväg utan att beröra statens järnvägar och således utan att ingå i dess statistik. Några noggranna uppgifter över dessa befraktningar ha icke stått till buds. Som exempel på betydelsen av befraktningen å enskilda järnvägar kan dock anföras, att de under gemensam förvaltning stående järnvägarna Bergslagens, Gävle—Dala och Södra Dalarna fraktat följande mängder konstgödsel:

År 1926	38,490 ton
» 1927	36,945 »
» 1928	34,042 »

Fråga om övriga enskilda järnvägar hava, som sagt, inga uppgifter stått till buds. På grundval av uppgifter rörande befraktningar i allmänhet, sådana dessa återfinnas i statistisk årsbok (1929 — tab. 142, avdeln. gods- trafik), synas av totala fraktkostnaderna något mera än hälften falla på de enskilda järnvägarna.

Utgår man nu ifrån att de statens järnvägar berörande befraktningarna uppgå till cirka 180,000 ton och att fraktkostnaden är densamma som i genomsnitt under första hälften av år 1929, skulle fraktkostnaden för denna del av befraktningen uppgå till cirka 1,260,000 kronor och fraktkostnaden för all järnvägsfrakt av konstgödsel uppgå till något mer än dubbla beloppet, eller till 2,500,000—3,000,000 kronor.

För att kontrollera härovan beräknade uppgifter angående de mängder konstgödsel, som äro underkastade järnvägsbefraktning, har från svenska lantmännens riksförbund inhämtats följande uppgifter angående dess försäljning utav detta slag av varor och denna försäljnings förhållande till totalförsäljningen:

Kalisalt	19,930 ton,	beräknat motsvara c:a 25 % av totalförsäljn.
Superfosfat	44,134 » ,	» » » 35 % » »
Tomasfosfat	4,250 » ,	» » » 30 % » »
Benmjöl	791 » ,	» » » 30 % » »
Chilesalpeter	7,556 » ,	» » » 20/25 % av »
Ammoniumsulfat	1,522 » ,	» » » 20/25 % » »
Norgesalpeter	4,404 » ,	» » » 30 % av »
Tysk kalksalpeter	6,742 » ,	» » » 30 % » »
Kalkkväve	4,205 » ,	» » » 30 % » »

En på grund av dessa siffror gjord beräkning av totalförbrukningen av konstgödsel visar följande resultat:

Kalisalt	79,620 ton
Superfosfat	126,097 »
Tomasfosfat	14,167 »
Benmjöl	2,637 »
Chilesalpeter	30,224 »
Ammoniumsulfat	6,088 »
Norgesalpeter	14,680 »
Tysk kalksalpeter	22,473 »
Kalkkväve	14,017 »
	<hr/>
	310,003 ton.

Efter samma genomsnittsfrahtkostnad i detta fall, som förut angivits i fråga om statens järnvägar eller 7 kronor per ton, skulle totala frahtkostnaden kunna beräknas utgöra 2,170,021 kronor. Den sålunda erhållna lägre siffran beror givetvis på att här förevarande uppgifter begränsats till rena konstgödselmedel. Såsom en viss kontroll å de föregående siffrorna torde den dock hava sin betydelse.