

Nr 201.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till lindring av fraktkostnader för kalk samt inrättande av en kalkbrukslänefond; given Stockholms slott den 11 mars 1932.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

B. v. Stockenström.

Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 11 mars 1932.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och handelsdepartementen anför chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet von Stockenström:

I årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avvidan på den proposition i ämnet, som kunde varda riksdagen förelagd, för budgetåret 1932/1933 beräkna *dels* under nionde huvudtiteln (punkten 88) till lindring av fraktkostnader för kalk m. m. ett extra för-

slagsanslag av 250,000 kronor, dels ock under utgifter för kapitalökning (bil. 5, punkten 15) såsom kapital för kalkbrukslänefonden ett reservationsanslag av 800,000 kronor.

Jag anholder nu att få för Kungl. Maj:t anyo anmäla dessa anslagsärenden och vad därmed sammanhänger.

Till en början må erinras, att riksdagen från och med 1908 ärligen anvisat anslag för lindring av fraktkostnader för kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov. Anslagen, som tidigare till beloppen väsentligt växlat, hava för ett vart av budgetåren 1926/1932 uppförts med 600,000 kronor såsom förslagsanslag. Gällande bestämmelser för anslags användning äro, i huvudsaklig anslutning till beslut av 1930 års riksdag (prop. nr 270; R. skr. nr 394), intagna i Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 19 december 1930 (Sv. förf.-saml. nr 436) angående statsbidrag till fraktavgifter för kalk m. m. för jordbrukets behov.

Vidare må erinras om vissa av riksdagen begärda utredningar rörande kalkfrågan.

I skrivelse den 31 maj 1924, nr 228, anhöll riksdagen, i anledning av motionen I:109, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning på vad sätt de i landets olika delar befintliga kalktillgångar skulle kunna på bästa sätt tillgodogöras det svenska jordbruket samt om framläggande för riksdagen av det förslag i ämnet, vartill utredningen kunde giva anledning. Av nyssnämnda motion framgår, att utredningens syfte borde vara att skaffa material till belysande av den utav riksdagen ofta behandlade frågan angående lindring av kalkfrakterna; och borde därför närmare undersökas, i vad mån befintliga kalkförekomster inom olika delar av landet kunde utnyttjas för traktens behov av jordbrukskalk för undvikande av genom fraktlindring framkallad onödigt lång kalktransport.

Den 13 juni 1924 anbefallde Kungl. Maj:t lantbruksstyrelsen att i samråd med Sveriges geologiska undersökning verkställa den i förenämnda riksdagsskrivelse omförmälda utredningen och därmed ävensom med det förslag i ämnet, vartill utredningen kunde giva anledning, inkomma till Kungl. Maj:t. Vidare uppdrog Kungl. Maj:t den 8 augusti 1930 åt lantbruksstyrelsen att verkställa, bland annat, en av riksdagen i skrivelse den 5 juni 1930, nr 394, begärd utredning, huruvida och på vad sätt statens medverkan erfordrades för att kalkfyndigheterna vid Högdal och vid Masugnsbyn med fördel för såväl jordbruket som det allmänna skulle kunna tillgodoföras lantbruket. Slutligen anbefallde Kungl. Maj:t den 5 juni 1931 lantbruksstyrelsen att, under beaktande av vad därom anförts i riksdagens skrivelse den 30 maj 1931, nr 317, avgiva yttrande med förslag rörande frågan, huruvida statsbidrag för kalkfrakter i fortsättningen borde beräknas jämväl å banavgifter.

Efter verkställande av de jämlikt Kungl. Maj:ts nyssnämnda beslut anbefallda utredningarna, hava lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning i ett den 9 november 1931 dagtecknat, till jordbruksdeparte-

mentet den 13 januari 1932 ingivet utlåtande framlagt resultatet av utredningsarbetet samt tillika framställt förslag dels rörande ändrade grunder i avseende å statsbidrag till lindring av fraktkostnader för kalkningsmedel samt anvisande av anslag för ändamålet för budgetåret 1932/1933, dels om inrättandet av en fond, benämnd statens kalkbrukslänfönd, för utlämnande av lån till utlörande av anläggningar för kalktörekomsters utnyttjande för tillgodoseende av jordbrukets kalkbehov, dels ock om utförande av vissa fortsatta utredningar i kalkfrågan. Vid utlåtandet är fogad en av kartor och diagram åtföljd omfattande redogörelse för en inom Sveriges geologiska undersökning verkställd utredning rörande det svenska jordbrukets kalkförsörjning.

Ämbetsverkens utlåtande den 9 november 1932 torde såsom *bilaga* fogas till detta protokoll.

Över ifrågavarande utlåtande hava infordrade yttranden avgivits den 8 februari 1932 av statskontoret, den 11 februari 1932 av järnvägsstyrelsen och den 24 februari 1932 av kommerskollegium, som överlämnat av kollegium inhämtade yttranden från Sveriges industriförbund och Sveriges kemiska industrikontor. Vidare har Svenska järnvägsföreningen i skrivelse den 23 februari 1932 yttrat sig i anledning av lantbruksstyrelsens och geologiska undersökningens förslag.

Ytterligare må i detta sammanhang anmälas, att Dämmans kalkbruk och aktiebolaget Kinnekulle kalk i gemensam skrivelse den 2 november 1931 gjort framställning om att statsbidrag måtte utgå även för omlastnings- och täckningskostnader vid kalktransporter. Häröver har lantbruksstyrelsen den 11 november 1931 avgivit infordrat utlåtande samt därvid under hänvisning till sitt förenämnda utlåtande den 9 november 1931 avstyrkt sistberörda framställning.

Slutligen har Stockholms rederiförening den 8 februari 1932 gjort framställning om fraktlindring vid transport sjöledes av kalk och konstgödsel, över vilken framställning lantbruksstyrelsen den 15 samma månad yttrat sig.

Jag torde först få närmare beröra den del av ärendet, som avser frågan om statsbidrag till lindring av kalkfrakter.

1. Statsbidrag till lindring av kalkfrakter.

Rörande innebörden av nu gällande, i Kungl. Maj:ts förenämnda brev den 19 december 1930 (nr 436) intagna bestämmelser för beräkning av statsbidrag till fraktkostnader för kalk, kalkstensmjöl och mörgel för jordbrukets behov må framhållas följande.

Statsbidrag kan utgå vid transporter å statens eller enskilda järnvägar samt å statens automobilinje Övertorneå—Pajala, vilken därvid betrak-

*Gällande
bestämmelser.*

tas såsom en del av statens järnvägars linjer. Statsbidraget beräknas alltid på en fraktsats, som gäller för vagnslast om minst 10 ton. Detta beräkningssätt tillämpas även vid en mindre vikt mängd kalk än 10 ton, dock måste sändningens vikt uppgå till minst 5 ton. Understiger sändningens vikt 5 ton, utgår alltså intet statsbidrag. Vidare utgår statsbidrag endast beträffande fraktbelopp, som överstiger 50 öre för 100 kilogram. Då tariff 13 i statens järnvägars taxa (den tariff enligt vilken kalk i 10-tonslaster fraktbelägges) är 50 öre vid en väglängd av 120 kilometer, utgår således statsbidrag vid transport å statens järnvägar endast i det fall, att transportvägen överstiger 120 kilometer. Statsbidraget, som vid 125 kilometer utgör 1 öre för 100 kilogram, utgår sedan efter en med avståndet stigande skala, så att bidraget vid exempelvis 200 kilometer uppgår till 13 öre och vid 300 kilometer till 26 öre. Bruttofrakt, statsbidrag och nettofrakt (d. v. s. frakten enligt tariff 13 minus statsbidraget) för några fritt valda avstånd i statens järnvägars egen trafik framgå av följande uppgifter.

Väglängd (kilometer)	Bruttofrakt (öre för 100 kilogram)	Statsbidrag	Nettofrakt
120	50	—	50
125	51	1	50
140	55	3	52
160	60	7	53
200	69	13	56
250	80	20	60
300	90	26	64
400	108	37	71
600	144	58	86
800	180	79	101
1,000	216	100	116
1,500	306	152	154
2,000	396	205	191

Da transporten framgår över mer än en järnväg, ökas frakten med en övergångsavgift av 8 öre för varje övergång mellan två järnvägar, men samtidigt ökas också statsbidraget med samma belopp, varför nettofrakten blir densamma, som om transporten berört blott en järnväg. För ett avstånd av exempelvis 200 kilometer i samtrafik mellan två banor är frakten $69 + 8 = 77$ öre och statsbidraget (jämför föregående tablå) $13 + 8 = 21$ öre, varför nettofrakten i detta fall blir 56 öre eller densamma som vid transport 200 kilometer å statens järnvägar. Vissa enskilda järnvägar få emellertid i samtrafik, utöver samtrafiksfrakten, uttaga en extra avgift, benämnd banavgift, vilken utgår med olika belopp för skilda järnvägar. Tidigare fick statsbidraget inbegripa även dessa banavgifter, men

enligt nu gällande bestämmelser får blott halva banavgiftsbeloppet ingå i statsbidraget. Om således i det nyss anförda exemplet den ena järnvägen har en banavgift av t. ex. 10 öre, blir bruttofrakten $69 + 8 + 10 = 87$ öre och statsbidraget $13 + 8 + 5 = 26$ öre, varför nettofrakten i detta fall blir 63 öre eller 5 öre högre än om transporten uteslutande berört statens järnvägar. I nu ifrågavarande fall blir emellertid statsbidraget vid samtrafik 26 öre mot allenast 13 öre, om transporten uteslutande berört statens järnvägar. Vid sidan av tariffen liggande särskilda avgifter för omlastning, vagnars införande å hamn- eller sidospår o. d. få icke tagas i beräkning vid statsbidragets bestämmande.

För kalktransporter inom de fyra nordligaste länen gäller viss bestämmelse om maximering av nettofrakten. Sålunda skall i fråga om transport från station belägen inom Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län till station inom något av nämnda län statsbidraget, beräknat på förut angivet sätt, utgå med så stort belopp, att den fraktkostnad, som trafikanten skulle få betala vid fraktens debitering enligt tariff 13, efter avdrag av statsbidraget, icke understiger 50 öre för 100 kilogram och ej heller överstiger 65 öre för 100 kilogram.

I avseende å ordningen för statsbidrags erhållande gäller i huvudsak följande. Önskar mottagare av en sändning av ifrågavarande slag komma i åtnjutande av fraktlindring på grund av statsbidrag, skall han å formulär, som tillhandahålles å mottagningsstationen, uppgiva socknens och gårdens namn, egendomens åkerareal och transporterad myckenhet kalk samt på heder och samvete intyga, att varan är avsedd att användas till kalkning av hans jord, varvid ändamålet, vartill varan skall användas (till kalkning av träda, till nyodling å fastmarks- eller mossjord, till hagmarksförbättring eller dylikt), skall närmare angivas. Denna handling skall uppvisas för hushållningssällskapets ombud i vederbörande socken eller för kommunalnämndens ordförande för att av nämnda ombud, respektive ordförande, förses med intyg, att jordbrukaren enligt intygsgivarens åsikt är berättigad att erhålla fraktlindring för varumängden i fråga samt att de lämnade uppgifterna, såvitt känt, äro riktiga. Den sålunda påtecknade handlingen skall därefter avlämnas till mottagningsstationen för utbekommande av statsbidraget. Är mottagaren en förening eller hava förutom mottagaren jämväl andra jordbrukare del i sändningen, skola nyss angivna uppgifter avgivas för varje konsument, varjämte skall intygas, att varan är avsedd att användas till kalkning av jord, brukad av de namngivna personerna. Avdrag för statsbidragets belopp skall, därest järnvägsstyrelsen icke för visst fall annorlunda föreskriver, göras vid fraktens betalande å vederbörande järnvägsstation.

Såsom närmare framgår av *lantbruksstyrelsens och Sveriges geologiska undersöknings utlåtande* i ämnet hava ämbetsverken, efter att hava redogjort för jordbrukets kalkbehov och nuvarande kalkförbrukning samt

Lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning.

för kalkproduktionen och avsättningsförhållandena för kalk, undersökt verkningarna av de hittills av statsmedel utgående kalkfraktlindringarna. Ämbetsverken hava därvid gjort gällande, att genom iträgavarande bidragsverksamhet åstadkommits en avsevärd förskjutning av gränserna för olika kalkproducenters naturliga avsättningsområden samt skapats möjligheter till ökad produktion för vissa kalkproducenter på andra producenters bekostnad. Vidare finna ämbetsverken det genom utredningen vara påvisat, att mer än hälften av de under de senare åren till fraktlindring utanordnade statsbidragen tagits i anspråk för andra syften än dem, som föranlett statsmakternas beslut, samt att jordbrukets kalkbehov borde vid ett rationellt utnyttjande av landets kalkförekomster kunna tillgodoses utan anlitan av järnvägstransporter i den omfattning, som skett. Sammanfattningsvis hava ämbetsverken härutinnan anført, att det genom utredningen torde få anses klart ådagalagt, att nuvarande bestämmelser om kalkfraktlindring varken ur statstinansiell eller jordbrukets synpunkt verka på ett tillfredsställande sätt, att, då produktionskostnaderna för jordbrukskalk under olika förhållanden ej vore avsevärt olika, jordbrukets behov av kalk, under förutsättning att kalkproducenterna tillämpade en lojal prissättning, borde kunna tillgodoses genom ett avsevärt mindre statsbidrag, att inom landets olika delar förefunnnes betydande, ur jordbrukets synpunkt fullt användbara, outnyttjade kalkförekomster, samt att, därest dessa förekomster i tillräcklig omfattning utnyttjades, behovet av anslag till kalkfraktlindring skulle kunna inskränkas till ett avsevärt mindre belopp.

Ämbetsverken hava härefter övervägt de åtgärder, som från det allmännas sida borde vidtagas för att underlätta jordbrukets kalkförsörjning. Dylika åtgärder kunde inriktas antingen på att fortfarande genom fraktlindring bidraga till förbilligande av jordbrukskalken, i den mån sådant kunde anses erforderligt, eller på att underlätta tillgodogörandet av kalkförekomsterna i landets olika delar i syfte att såmedelst utan alltför betungande frakter säkerställa tillgång på i prisavseende konkurrenskraftig jordbrukskalk eller ock på dessa båda vägar samtidigt.

Vad angår frågan om fraktlindringen hava ämbetsverken — med hänsyn till att den nuvarande ordningen föranlett utnyttjande av statsmedel för helt andra syften, än som därmed avsetts, och medfört en till synes fullkomligt onödig transport av kalk långa sträckor samt synts hava motverkat kalkproduktionens rationella utveckling — övervägt frågan, huruvida icke kalkfraktlindringsbidrag för framtiden borde alldeles indragas. De olägenheter, som en sådan åtgärd skulle vålla vissa, om också jämförelsevis få jordbrukare, hava emellertid synts ämbetsverken vara av den betydelse, att de icke för närvarande velat förorda sådan åtgärd. Emellertid hade det synts ämbetsverken vara klart, att bidragen borde kunna ställas på avskrivning för att, när produktionen av jordbrukskalk nått önskad allsidig utveckling, begränsas till ett minimum. Nödvändigt

syntes dock vara, att bidragen för framtiden utginge efter sadana grunder, att statsmedel icke anlätades i större utsträckning, än som oundgängligen vore med hänsyn till jordbrukets intressen nödvändig, och att detta skedde på sådant sätt, att intresset för ett rationellt utnyttjande av kalkförekomsterna i landets olika delar icke motverkades.

För dessa syften hava ämbetsverken till en början föreslagit, att fraktlindringen måtte tillmätas i förhållande till den mängd ren kalk (CaO), magnesia inräknat, som befraktningen avser. Då fraktkostnaderna per enhet ren kalk ställde sig större, ju lågprocentigare kalkningsmedlet vore, innebure nämligen en fraktlindring, sådan som den hittillsvarande, utan hänsyn till kalkhalten en nackdel ur statsfinansiell synpunkt, emedan bidragets storlek stego med sjunkande kalkhalt. Även ur jordbrukets synpunkt vore det betänkligt att såsom hittills skett gynna transporter och produktion av lågprocentig vara i konkurrensen med högprocentig kalk. Därest i offerter, noteringar och fakturor priset per ton CaO vid mottagarens järnvägsstation angäves, skulle det icke såsom nu vara möjligt att dölja ett högt pris på ren kalk med ett lågt pris per ton kalkningsmedel. Uppllysning om det verkliga kalkpriset vid köp av kalk med fraktlindringsbidrag syntes lätt att genomföra genom en bestämmelse, att priset per ton CaO vid mottagningsstationen skulle angivas på den köpsedel, som skulle insändas till järnvägsstyrelsen för erhållande av fraktbidrag. Härigenom finge köparen av kalkningsmedel garanti för värdet av den vara, han erhöile. Då det emellertid icke kunde förutsättas, att samtliga jordbrukare ägde kännedom om marknadsläget, förutsätter förslaget även tillskapandet av en effektiv notering på ren kalk fritt banvagn vid ett antal representativa stationer. Denna notering borde med lämpliga mellanrum kungöras i ortspressen. Viss kontroll borde anordnas däröfver, att säljarnas garantiförpliktelser i fråga om kalkhalten fullgjordes. Kostnaderna för denna kontroll hava ämbetsverken uppskattat till ungefär 1,800 kronor för år och ansett böra utgå ur förslagsanslaget till kalkfraktlindring.

Ämbetsverken hava vidare uttalat, att för uppnående av en skälig differentiering av den verkligen erlagda fraktkostnaden jämväl 10 procent av den fraktkostnad, som tariffenligt belöpte sig på den rena kalken, borde betalas av befraktaren och fraktlindringen sålunda utgå beträffande 90 procent av den frakt, som belöpte sig på den rena kalken.

Ämbetsverken hava vidare framhållit, att landet borde med hänsyn till kalktillgångar och kalkningsbehov uppdelas i fyra naturliga produktions- och avsättningsområden, nämligen 1) Skåne, 2) Götaland i övrigt jämte Värmland, 3) Svealand med undantag av Värmland ävensom Gävleborgs län samt 4) de fyra nordligaste länen. Något behov av fraktlindring för transporter från det ena till det andra av dessa områden syntes i regel icke föreligga. Värmland hade dock behov av att kunna fylla sitt behov

Fraktlindringsbidrag bör utgå endast för 90 procent av i sändningen ingående ren kalk.

Uppdelning av landet i vissa produktions- och avsättningsområden.

av jordbrukskalk antingen från Västergötland eller från Närke. De fyra nordligaste länen intoge med hänsyn till kalkfrågan en särställning, och statsmakterna hade genom vissa åtgärder sökt underlätta tillförseln av kalk till dessa läns jordbrukare och stimulera den lokala kalkproduktionen därstädes.

I ändamål att få till stånd viss distriktsindelning i avseende a kalktransporter hava ämbetsverken förordat en bestämmelse av innebörd, att kalkfraktlindring icke må utgå beträffande transport av kalk från Götaland till konsumtionsort inom Svealand, med undantag dock för Värmland, samt dels Gävleborgs län.

Beträffande de fyra nordligaste länen hava ämbetsverken framhållit, att därstädes för närvarande finnes allenast ett fåtal kalkproducenter, vilkas produktionskapacitet dock syntes kunna tillfredsställa kalkbehovet inom orten. Enligt ämbetsverkens mening gällde det att få till stånd en sådan överenskommelse med dessa kalkbruk angående priset å jordbrukskalk i Norrland, att konkurrensen från sydligare kalkproduktionscentra förhindrades.

Ämbetsverken hava häreftet behandlat frågan, huruvida fraktlindring i fortsättningen borde utgå även å banavgifter. Därvid har anförts, att de enskilda järnvägarna tidigare torde hava saknat rätt att vid befraktning av jordbrukskalk uttaga sådana avgifter som de nuvarande banavgifterna. Först på senare tider och till följd av de ekonomiska svårigheter, vari de enskilda järnvägarna råkat, skulle sådan rätt hava medgivits, ett medgivande som, enligt ämbetsverkens förmenande, i praktiken kunnat utnyttjas endast till följd därav, att dessa banavgifter i regel kommit att täckas av statsbidrag till kalkfraktlindring. Ur statsfinansiell synpunkt syntes fraktlindringsbidrag helst böra borttagas å såväl banavgifter som övergångsavgifter. Därigenom skulle varje möjlighet att i illojal konkurrens utnyttja statsbidraget vara utesluten och kalkkonsumenterna vara hänvisade till sina naturliga produktionsområden. Ämbetsverken, som i detta sammanhang ansett sig hava att taga hänsyn till förhållandena på området uteslutande ur jordbruks- och statsfinansiell synpunkt, skulle icke tvekat att föreslå en sådan förenkling av kalkfraktlindringsfrågan, därest icke därigenom vissa betydande jordbruksorter, framför allt inom Småland och Dalsland, vilka vore helt och hållet hänvisade till enskilda banor i hemorten, skulle komma att allt för hårt belastas. Det hade därför synts ämbetsverken önskvärt att finna en form, som skapade största möjliga rättvisa jämväl åt de ur kalkförsörjnings-synpunkt illa belägna jordbruken, utan att därigenom möjlighet öppnades för kalkbruk att genom utnyttjande av fraktlindring göra intrång på andras naturliga avsättningsområden. En sådan form hade ämbetsverken ansett sig finna i ett system, som toge hänsyn icke endast till fraktkostnaden utan jämväl beaktade, i vad mån denna kostnad fölle inom

Fraktlindring
bör ej utgå å
banavgifter,
som belöpa
sig å frakt-
väg inom 120
km från pro-
duktionsorten.

produktions- eller konsumtionsområdets rayon. Till den förra rayonen borde hänföras de enskilda järnvägar, som fölle inom de 120 kilometers fraktväg, som låge närmast avsändningsstationen.

Såsom allmän regel hava ämbetsverken därför föreslagit, att — utöver gällande samtrafikstaxa — inga extra avgifter, som belöpa sig på de närmast produktionsorten liggande 120 kilometer fraktväg, må medräknas vid utmätande av statlig fraktlindring. Alla fraktavgifter, utom överförings- och omlastningsavgifter, men med inberäkning av sådana banavgifter, vilka belöpa sig på fraktväg, liggande utom nyss angiven gräns, skulle inräknas bland de kostnader, för vilka fraktlindring må utgå. Att låta statsbidrag utgå jämväl för omlastningsavgift, vilken avgift icke ingår i samtrafikstaxan, hava ämbetsverken icke ansett sig kunna förorda.

Ämbetsverken hava vidare framhållit såsom ett önskemål, att kalkbefraktning så vitt möjligt skedde i fulla vagnslaster, då befraktning kunde ske enligt tariff 14. Enligt vad ämbetsverken inhämtat hos järnvägsstyrelsen mötte emellertid en obligatorisk användning av denna tariff vid statsbidragets beräkning vissa tekniska svårigheter. Ämbetsverken hava därför föreslagit, att frakten liksom hittills beräknades efter tariff 13, men att fraktgränsen för statsbidrags utgående, nu 50 öre per 100 kilogram, av statsfinansiella skäl sattes till 60 öre per 100 kilogram, ett belopp som närmast motsvarade en lägsta fraktgräns av 50 öre vid befraktning enligt tariff 14.

Befraktningsgränsen för fraktlindringsutgående bör höjas från 50 till 60 öre per 100 kg.

Efter att hava siffermässigt belyst verkningarna av de sålunda föreslagna ändringarna, hava ämbetsverken verkställt en överslagsberäkning rörande de kostnader, som en kalkfraktlindring enligt förslaget skulle komma att medföra, slutande å 272,000 kronor. Detta belopp har av ämbetsverken betecknats såsom varande snarare för högt än för lågt, varför beloppet avrundats till 250,000 kronor.

Erforderligt anslagsbelopp m. m.

I avseende å frågan om kalkfraktlindringar utmynnar ämbetsverkens utlåtande i hemställan, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg samt å statens automobilinje i norra Tornedalen av kalkningsmedel för jordbrukets behov m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med av ämbetsverken föreslagna grunder anvisa för budgetåret 1932 1933 ett extra förslagsanslag av 250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att därav bevilja ersättning för undersökning i kontrollsyfte av kalkhalten i saluhållen vara.

Jag övergår nu att redogöra för det huvudsakliga innehållet i de i ärendet avgivna yttrandena, i vad de angå frågan om kalkfraktlindring.

Yttrandena.

Statskontoret har anfört, att då de av lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning nu föreslagna grunderna för fraktlindringar syntes ägnade att råda bot för de missförhållanden, som vidlådde det

Statskontoret.

nuvarande systemet, utan att jordbrukarnas utgifter för kalk bleve alltför betungande, statskontoret ansett sig för sin del böra tillstyrka genomförandet av de föreslagna grunderna. Vad anslagsberäkningen anginge syntes den av de båda ämbetsverken antagna utgångspunkten — att kalkförbrukningen inom olika delar av landet stode i likformig relation till det beräknade kalkningsbehovet — göra beräkningen tämligen oviss, men då någon tillförlitligare beräkningsgrund för närvarande icke stode till buds, hade statskontoret intet att erinra mot att förslaget även i denna del godtoges, intill dess förutsättningar för en tillförlitligare beräkning kunde föreligga.

Av de utav kommerskollegium överlämnade yttrandena från Sveriges industriförbund och Sveriges kemiska industrikontor inhämtas bland annat följande.

Sveriges in-
dustrieförbund.

Sveriges industriförbund har framhållit, att en strävan att genom rationellt utnyttjande av förefintliga kalkförekomster och genom omläggning av grunderna för statsbidragets utgående förhindra oekonomiska transporter självfallet borde på allt sätt understödjas. Uppenbart vore dock, att uppkomsten av ny kalkproduktion borde vara helt och hållet avhängig av att kalken kunde framställas till konkurrensmässiga priser. Härutinnan hade lantbruksstyrelsen och geologiska undersökningen varit anmärkningsvärt optimistiska.

De framlagda förslagen utginge nämligen från förutsättningen, att produktionskostnaderna per ton ren kalk vore i stort sett desamma vid olika produktionsformer. Någon bevisföring hade emellertid icke presterats för riktigheten av denna utgångspunkt, och det material, som lämnats för bedömandet av denna för förslaget centrala fråga, förefölle alltför knapphändigt. Förbundet hade från ett företag, som framställde både alunsulfatbränd och schaktugnsbränd kalk, införskaffat produktionskostnadsuppgifter, vilka gäve vid handen, att kostnaden per kilogram ren kalk för den alunsulfatbrända endast vore ungefär 72 procent av kostnaden för den schaktugnsbrända vid en kalkhalt av i förra fallet 75 procent och i senare fallet 85 procent. Skillnaden i produktionskostnaden berodde huvudsakligen på att schaktugnsbränningen för att arbeta billigt måste bedrivas kontinuerligt, vilket svårligen läte sig göra vid ett företag, som framställde jordbrukskalk, enär å ena sidan leveranserna ej vore jämnt fördelade under året utan huvudsakligen förlagda till två tämligen korta säsonger, samt å andra sidan lagring av kalk ej kunde ifrågakomma. Härtill komme, att anläggningskostnaderna för en schaktugn vore mycket stora i förhållande till de relativt låga utgifterna för anskaffning av en ren fältugn.

Problemet om mesans användning för kalkframställning i större skala vore, så vitt förbundet hade sig bekant, ännu ej ekonomiskt löst. Icke heller vore frågan om tillverkning av kalkstensmjöl till konkurrensdugliga priser ännu tillfredsställande klargjord utan föremål för utredningar.

Ämbetsverken hade anfört, att utförda försök ådagalagt, att kalken hade samma verkan, vare sig den tillfördes jorden i form av bränd kalk eller såsom karbonat, under förutsättning att samma mängd ren kalk komme till användning. Enligt vad som framhållits för förbundet från

kalkbrukshåll, hade man emellertid inom jordbrukskretsar en helt annan uppfattning, nämligen att på styvare och kallare jordar samt på odlingar, varest förmultningen behövde påskyndas, bränd kalk vore lämpligast, medan å lättare och varmare jordar, särskilt sandjordar, kolsyrad kalk vore att föredraga.

Av det anförda syntes enligt förbundets mening framgå, att ämbetsverkens förslag i förevarande del byggde på förutsättningar, som dels icke kunde anses förefintliga, dels vore föremål för fortsatta undersökningar. Att med stöd av dylikt ofullständigt material förorda en genomgripande omläggning av en sedan många år bestående ordning i fråga om kalkproduktion och kalkförsörjning, kunde icke vara tillrädligt. Förbundet kunde för den skull för närvarande icke tillstyrka ämbetsverkens föreliggande förslag.

Vad särskilt beträffade de ifrågasatta ändringarna i principerna för fraktlindring hade visserligen, enligt vad förbundet kunnat finna, enskilda järnvägar i vissa fall medgivit kalkbruk rabatter, som icke gått till förbrukarna, men torde de utbetalta beloppen sedermera i mycket stor utsträckning hava tillgodoförts konsumenterna i form av prisnedsättningar. Det borde icke vara förenat med några svårigheter att, om så ansåges lämpligt, träffa underhandsuppgörelser med närmast avsedda enskilda järnvägar om sättet för eventuella fraktrabatters utbetalning. Dylika uppgörelser torde för övrigt redan vara träffade med vissa enskilda järnvägar.

Förslaget att fraktlindring endast skulle komma i fråga för banavgifter, som belöpte sig på sträckor över 120 kilometer, torde komma att för järnvägarna medföra ökat arbete och besvär vid fastställande av fraktbidragen utan att någon verklig lösning av problemet erhöles. Förbundet ställde sig avvisande till förslaget även i denna del.

Enligt förbundets uppfattning torde det kunna ifrågasättas, huruvida det vore möjligt att fullständigt kunna förhindra oekonomiska transporter med mindre fraktlindringsbeloppen gjordes beroende endast av transportavståndet och att följaktligen ban- och övergångsavgifter icke ersattes med medel från statsbidraget. En dylik omläggning skulle emellertid medföra en avgjord försämring i frakthänseende för sådana jordbrukare, som för sina kalktransporter vore beroende av mer än en järnväg. Ifrågavarande olägenhet skulle dock kunna i viss utsträckning bortelimineras genom att den nedre gränsen för statsbidragens utgående något sänktes, exempelvis till 80 kilometer. Den fraktgräns, vid vilken fraktlindring började inträda, skulle i så fall komma att ligga vid 42 och 50 öre för transporter över respektive en och två järnvägar. Lämpligt torde vara, att även en maximigräns (ej över 800 kilometer) fastställdes för statsbidragets utgående i syfte att förhindra alltför långa transportvägar. Ändrades principerna för fraktrabatternas utgående i enlighet härmed torde lika väl som vid en ändring enligt ämbetsverkens förslag statsbidraget kunna avsevärt nedsättas.

Förslaget att fraktlindringsbidragen endast skulle utgå för ren kalk i sändningen torde av praktiska skäl icke kunna genomföras. Kalkhalten kunde inom samma kalkbrott variera högst avsevärt, varför varje sändning måste analyseras, om garanti på kalkens renhetsgrad skulle kunna utfärdas. Härför skulle erfordras anställandet av en analystagare vid praktiskt taget varje kalkbrott, vilket skulle ställa sig alltför kostsam samt för såväl kalkbruk som jordbrukare. Möjligt vore, att ämbetsver-

ken endast avsett, att en genomsnittshalt för de olika kalkbrotten skulle efter verkställda prov fastställas. Ett dylikt system syntes emellertid icke säkerställa det avsedda ändamålet och icke bjuda nämnvärda fördelar i jämförelse med nuvarande förhållanden, men däremot komplicera och försvåra fraktberäkningen, varför industriförbundet ej heller funne en sådan lösning tilltalande.

Sveriges
kemiska indu-
strikontor.

Sveriges kemiska industrikontor har ansett det föreslagna systemet om fraktlindringens beroende av halten utav ren kalk vara så opraktiskt och dyrbart, att det icke kunde anses genomförbart. En analys av kalken genom provtagning vid ugn eller å järnvägsvagn skulle åsamka en så billig vara som kalk alltför stora extra kostnader. Att åsätta de olika kalkbrotten en viss medelkalkhalt inom tämligen vida gränser innebure inga fördelar emot nuvarande försäljningssystem men däremot uppenbara nackdelar därigenom, att fraktberäkningen avsevärt kompliceras. — I avseende å frågan om förändrade grunder för statsbidragens utgående har Sveriges kemiska industrikontor anslutit sig till den av Sveriges industriförbund framförda uppfattningen.

Kommers-
kollegium.

För egen del har *kommerskollegium* anfört i huvudsak följande.

Ehuru de förslagsställande ämbetsverken icke varit i tillfälle att framlägga en fullt avslutad undersökning av jordbrukets kalkförsörjningsfråga, torde den framställning de givit av föreliggande spörsmål vara övertygande i så måtto, att det nuvarande subventionssystemet för kalkningskostnadernas minskning genom fraktlindring medelst statsanslag synbarligen vore moget för en förändring, innebärande nedskrivning av anslaget till väsentligt lägre belopp. Tanken att för jordbrukets betjärande med kalk taga i anspråk lokala kalkförekomster i sådan utsträckning, att beredningen av jordbrukskalk ej som nu i väsentlig grad förbehölles åt ett fåtal centralt belägna kalkförekomster, vilkas leveranser till avlägsna delar av vårt land möjliggjordes genom statsunderstöd, innebure en rationalisering av naturtillgångarnas användning, som i och för sig måste anses berättigad. Kommerskollegium hade därför i princip icke något att erinra mot en utveckling i den riktning, sagda förslag angåve.

Det nya system, som skulle träda i stället för hittills tillämpade grunder för fraktlindringen, vore icke i detalj utformat. Emellertid innefattade det redan i befintligt skick vissa moment, som syntes ägnade att ingiva betänklighet.

Bland de grundläggande förutsättningar, som angåves såsom utgångspunkter för beräkningen, inginge sålunda det antagandet, att produktionskostnaderna per ton ren kalk under olika produktionsformer i stort sett kunde anses lika stora. Industriförbundet hade anfört en avvikande mening härom, under åberopande av vissa faktiska omständigheter, som syntes ställa saken i en annan dager. Även kollegium funne sagda antagande icke förenligt med erfarenheten, åtminstone vid sådan intermittent drift, som framställningen av jordbrukskalk måste räkna med.

Vidare vore det tänkt, att fraktlindringen endast skulle gälla för varje sändnings halt av ren kalk (CaO) och att viss kontroll häröver skulle anordnas. Kollegium trodde för sin del, att en sådan bestämmelse skulle i hög grad komplicera hela understödsförfarandet och visa sig ytterst besvärande för alla parter.

Ehuru det icke för collegium varit möjligt att fullt överblicka de praktiska konsekvenserna av den ifrågasatta reformen, förefölle det påtagligt, att såväl kalkleveranser som kalktransporter skulle komma att undergå en genomgripande omläggning, som icke kunde undgå att starkt beröra de delar av näringslivet, vilka vore engagerade i lithörande verksamhet. Collegium tillåte sig därför erinra, att under nu rådande krisläge varje mera betydande rubbning inom produktion och transportväsen lätt kunde medföra ekonomiska och sociala verkningar, som i väsentlig grad motverkade den fördel för det allmänna, en anslagsbesparing i och för sig medförde.

Vad nu anförts, rubbade visserligen icke collegii uppfattning, att reformförslaget till sin grundidé syftade åt rätt håll. Ej heller torde de omnämnda svårigheterna kräva vidhållande till alla delar av hittills tillämpade produktions- och transportförhållanden samt därtill anknutna fraktlindringsförfarande för jordbrukskalk. Men collegium funne, ur synpunkten av de intressen collegium närmast hade att företräda i denna fråga, nämligen industriens och handelns, starka skäl tala för en ordning, som möjliggjorde en mjukare övergång från det rådande systemet till ett mera rationellt och för statsverket mindre dyrbart. Det torde för övrigt icke vara osannolikt, att ett alltför hastigt systemskifte på detta område i själva verket skulle visa sig mindre fördelaktigt även för avnämarna av jordbrukskalk.

I fråga om sättet att anordna en tillräcklig smidig övergångsform saknade collegium tillräckliga hållpunkter för ett mera preciserat förslag och hade ej heller under den korta tid, som stått till förfogande för remissens besvarande, kunnat utföra den kompletterande undersökning, som härför varit erforderlig. Emellertid ville collegium ifrågasätta, huruvida icke en antaglig lösning skulle, åtminstone för nästkommande budgetår, kunna bestå däri, att tills vidare de fyra nordligaste länen avskiljdes som ett särskilt produktionsområde och jordbruket inom detsamma skyddades mot oskäligen prisförhöjning å kalk genom en överenskommelse med därvarande producenter av jordbrukskalk. Enligt lantbruksstyrelsens och geologiska undersökningens uttalade uppfattning vore dessa producenter redan nu i stånd att leverera sagda landsändas behov av sådan kalk. Sedan erfarenhet vunnits om resultatet av en sådan partiell reform, kunde tiden vara inne att gå vidare steg för steg.

Collegium vore givetvis icke i tillfälle att beräkna med vilket belopp det extra förslagsanslaget för kalkfraktlindring med utgångspunkt från collegii förslag borde upptagas i riksstaten för nästkommande budgetår, men föreställde sig, att i så fall en förstärkning av det ursprungligen tänkta beloppet, 250,000 kronor, måste ske. Därvid torde dock böra bemärkas, att enligt uppgift av järnvägsstyrelsen för år 1931 utbetalats fraktlindring för kalktransporter med 538,000 kronor, alltså avsevärt mindre än för budgetåret 1931/1932 beräknade 600,000 kronor, och att med hänsyn till det skärpta krisläget inom jordbruksnäringen anledning torde vara att förutse en fortsatt inskränkning av jordbrukarnas kalkinköp och därmed en ytterligare minskning av sagda utgiftspost i riksstaten, även utan ändring av fraktlindringssystemet.

Järnvägsstyrelsen har granskat lantbruksstyrelsens och geologiska undersökningens förslag närmast ur taxeteknisk synpunkt samt anført i huvudsak följande.

Den frakt, som järnvägarna debiterade för jordbrukskalk, kunde efter tillkomsten av bestämmelserna rörande fraktbidrag av statsmedel sägas var avsedd att betalas till en del av respektive mottagare och till en del av statsverket. Fraktlättnaden vore alltså avsedd att tillgodokomma utslutande vederbörande konsumenter. Emellertid hade de båda ämbetsverken i sin skrivelse framhållit, att statsbidraget i dess nuvarande form fått tjäna andra syften, än vad med detsamma egentligen avsetts, i det att banavgifternas inräkning i statsbidraget med deras halva belopp möjliggjort för vissa banor (ämbetsverken hade närmast tagit sikte på kalkjärnvägarna i Västergötland) att tillgodoföra kalkbruken det i statsbidraget innehållna banavgiftsbeloppet. Med anledning härav finge järnvägsstyrelsen erinra, att styrelsen i en skrivelse den 10 oktober 1931 till chefen för kommunikationsdepartementet rörande en framställning om slopande av banavgifterna för sändningar av jordbrukskalk meddelat, att de kalkbruken sålunda tillgodoförda banavgiftsbeloppen i viss utsträckning av bruken överlämnats till respektive mottagare, och att nämnda belopp således, om också indirekt, dock kommit jordbruket tillgodo. Då emellertid förfaringssättet icke medgäve någon kontroll över att vederbörande belopp verkligen komme konsumenterna tillgodo, hade så gott som alla de västgötska kalkjärnvägarna träffat en sådan anordning, att den del av dessa järnvägars banavgifter, som inginge i statsbidraget, av ifrågavarande järnvägar restituerades direkt till mottagaren vid fraktens erläggande. Kvar stode dock givetvis alltid det förhållande, att banavgifternas (om också blott till 50 procent) inräkning i statsbidraget möjliggjorde, att längre bort belägna kalkbruk kunde genom en relativt ringa sänkning av priset slå ut närmare konsumenten belägna kalkbruk med påföljd, att statsanslaget bleve hårdare beskattat än eljest varit nödvändigt.

Det syntes dock styrelsen, som om ämbetsverken i någon mån överskattat banavgifternas betydelse för konkurrensen bruken emellan. Under år 1931 hade nämligen i statsbidrag utbetalts 538,000 kronor, därav 61,000 kronor för transporter i statens järnvägars egen trafik och 477,000 kronor i övrig trafik (d. v. s. i enskilda järnvägars lokala trafik och i samtrafik mellan enskilda järnvägar inbördes samt mellan enskilda banor och statens järnvägar). Av sistnämnda summa belöpte sig 95,000 kronor eller 20 procent på banavgifter. Då den vikt mängd, för vilken dessa banavgifter beräknats, uppgått till 96,000 ton, hade således det banavgiftsbelopp, som ingått i statsbidraget, i medeltal belöpt sig till 1 krona per ton. Enär nu en del av denna banavgift fallit på den mottagande järnvägen, hade således den del, som av avsändningsbanorna kunnat restitueras till kalkbruken, i medeltal icke uppgått till 1 krona per ton. Någon större inverkan på konkurrensförhållandena syntes därför banavgifterna i regel icke kunna hava.

Ämbetsverken ifrågasatte nu och även 1931 års riksdag hade ifrågasatt, att banavgifterna helt och hållet skulle undantagas från statsbidraget. Emellertid hade ämbetsverken funnit, att en dylik åtgärd skulle i allt för hög grad öka jordbrukets kalkfrakter, varför ämbetsverken här gått en medelväg och föreslagit, att de banavgifter, som fölle på den närmast avsändningsstationen liggande delen av transportsträckan, icke till någon del skulle inräknas i statsbidraget, men att däremot de banavgifter, som fölle på den återstående delen av transportsträckan, skulle till fullt belopp inräknas. Som gräns hade valts avståndet 120 kilometer, antag-

ligen därför att detta avstånd utgjorde minimiavståndet för statsbidraget å statens järnvägar för närvarande. Om emellertid enligt ämbetsverkens förslag minimifrakten höjdes från 50 till 60 öre, bleve följden, att statsbidraget i statens järnvägars egen trafik komme att utgå först för transporter över en större väglängd än 160 kilometer. Det kunde ifrågasättas, huruvida icke detta förhållande borde föranleda en ändring i den föreslagna avståndsgränsen. En större inverkan på anslagsbeloppets storlek kunde emellertid berörda klyvning av det för en viss transportsträcka debiterade banavgiftsbeloppet icke få. Visserligen skulle därigenom avsändningsbanornas banavgifter i många fall försvinna ur statsbidraget, men i stället komme i ungelär lika många fall de mottagande järnvägarnas banavgifter att med hela sitt belopp inräknas i statsbidraget.

Det statsunderstöd till jordbruksnäringen, som nu under en följd av år utgått i form av bidrag till kalkfrakterna, hade vållat järnvägarna mycket extra arbete och besvär i form av invecklade fraktberäkningar samt särskild redovisning och kontroll. Då detta understöd egentligen vore en järnvägarna ovidkommande sak, kunde det synas rimligt, att systemet med statsbidrag till fraktlindring gäves så enkla former, att järnvägarnas extra arbete med dessa statsbidrag bleve så litet betungande som möjligt. Detta kunde emellertid icke sägas vara fallet med det nu föreslagna systemet. Förfaringssättet enligt detta bleve nämligen det följande:

Statsbidrag utginge endast beträffande den del av frakten, som överstege 60 öre (för närvarande 50 öre), men icke på hela denna del utan blott på den del, som kvarstode efter avdrag av de banavgifter, som belöpte sig på den eller de järnvägar, vilka till hela sin sträckning fölle inom 120 kilometer från avsändningsstationen. Själva statsbidraget skulle sedan utgöra vissa procent, olika för olika kalksorter, av 90 procent av det statsbidragsberättigade beloppet. Förfaringssättet omfattade således två moment: 1) uträkning av det statsbidragsberättigade fraktbeloppet, 2) uträkning av själva statsbidraget.

Styrelsen ville först taga det första momentet i betraktande. Här gällde det för mottagningsstationen att taga reda på, hur stort banavgiftsbelopp, som fölle på de närmast avsändningsstationen liggande 120 kilometerna. Detta vore ett arbete, för vars utförande stationen saknade ett lätt tillgängligt material, varför detta arbete erbjöde vissa svårigheter. Visserligen kunde avsändningsstationen med större lätthet utföra detta arbete, men dess resultat borde kontrolleras av mottagningsstationen. Då, såsom styrelsen redan framhållit, banavgifternas betydelse i statsbidragshänseende atskilligt överskattats, och då det nuvarande systemet och det föreslagna beträffande banavgifternas andel i statsbidraget i stort sett vore likvärdiga, syntes det styrelsen lämpligare att bibehålla det nuvarande systemet, enligt vilket 50 procent av det å hela transportsträckan utgående banavgiftsbeloppet inginge i statsbidraget. I varje fall måste styrelsen avstyrka det av ämbetsverken föreslagna sättet för statsbidragets fördelning på de olika järnvägarna, enär detta fördelningssätt ej skulle komma att verka rättvist.

Beträffande det andra av förenämnda moment, nämligen själva statsbidragets uträknande, sedan det statsbidragsberättigade beloppet blivit fastställt, finge styrelsen framhålla följande:

Statsbidraget skulle enligt förslaget utgå med olika belopp alltefter va-

rans halt av ren kalk och dessutom icke beräknas på hela det statsbidragsberättigade beloppet utan blott på 90 procent därav. Detta betydde, att för kalk, som hölle 70 procent ren sådan, statsbidraget skulle utgöra 70 procent av 90 procent av det statsbidragsberättigade beloppet. För en kalksort med 90 procent ren kalk bleve motsvarande statsbidrag 90 procent av 90 procent av det statsbidragsberättigade beloppet o. s. v. För att stationerna skulle kunna komma till rätta med dessa uträkningar erfordrades gärna en särskild tabell, som emellertid kunde upprättas inom järnvägsstyrelsen. I denna tabell borde dock, då de i utlåtandet angivna procenttalen 70 procent och 90 procent CaO endast vore exempel och kalkhalten kunde variera betydligt mellan 60 procent och 90 procent, för undvikande av alltför stor vidlyftighet endast hela 5-tal procentsatser införas, sålunda 60, 65, 70, 75 etc. procent. Den verkliga kalkhalten torde därvid i erforderliga fall böra avrundas nedåt.

Då i förslagsskrivelsen såsom en tänkt möjlighet angäves ett undantagande från statsbidraget icke blott av banavgifterna i dessas helhet utan även av övergångsavgifterna och då denna tanke syntes böttna i en missuppfattning av sistnämnda avgifters karaktär, tillåte styrelsen vidare framhålla följande:

Övergångsavgifterna vore icke avgifter, som uttoges särskilt av de enskilda järnvägarna eller helt tillfölle dessa. De vore integrerande delar av den ordinarie samtrafiksfrakten och fördelades mellan de olika järnvägarna tillsammans med frakten, varför en del av dessa avgifter tillfölle statens järnvägar, då dessa deltog i transporten. Ifrågavarande avgifter vore för övrigt endast avsedda att täcka de extra kostnader, som en samtrafikstransport förorsakade de deltagande järnvägarna på grund av vagnarnas överförande å övergångsstationerna från den ena järnvägen till den andra. De skäl, som kunde tala för banavgifternas slopande, föreläge därför icke beträffande övergångsavgifterna.

Även om styrelsen för sin del biträdde ämbetsverkens uppfattning, att statsbidraget till fraktbetalning för jordbrukskalk så småningom borde borttagas, syntes det dock styrelsen, att detta borttagande icke borde ske på sätt ämbetsverken tänkt sig, d. v. s. genom att som ett steg på den vägen låta i en framtid såväl banavgifter som övergångsavgifter undantagas från statsbidraget, ty därigenom komme de jordbrukare, som vore nödsakade använda sig av samtrafikstransporter — och dessa utgjorde huvudparten av landets jordbrukare — att drabbas av en betydlig fraktförhöjning, under det att de jordbrukare, som kunde använda sig av enbart statens järnvägar, fortfarande skulle få åtnjuta de lägre frakterna.

Enligt förslaget skulle statsbidrag i regel icke utgå för transporter från det ena produktionsområdet till det andra utan endast för transporter inom de respektive områdena. Vissa undantag skulle dock medgivas, nämligen för transporter från Skåne till övriga Götaland samt från västgötabruken till Värmland. Ehuru icke direkt utsagt, syntes det, som om ämbetsverken tänkt sig respektive länsgränser som gränser mellan de olika områdena, exempelvis Kristianstads läns norra gräns som gräns mellan Skåne och övriga Götaland. Ur järnvägssynpunkt sett vore emellertid detta rätt opraktiskt och skulle nödvändiggöra upprättandet av en särskild tabell, angivande inom vilka län de olika järnvägsstationerna vore belägna. Ur järnvägens synpunkt vore det därför bättre, att gränserna droges utmed vissa järnvägslinjer, exempelvis mellan Skåne och övriga Götaland utmed järnvägslinjen Sölvesborg—Älmhult—Hässleholm.

—Markaryd—Veinge. Gränsen mellan Svealand och Götaland kunde förslagsvis dragas utefter linjen Aby—Katrineholm—Laxå—Kristinehamn—Mora. Härigenom komme bland annat Värmland att erhålla statsbidrag för kalk från Västergötland. Som gräns mot Norrland kunde ifrågasättas linjen Söderhamn—Bollnäs—Orsa—Mora—Älvdalen. Vad beträffade de stationer, som låge å själva gränslinjerna, så kunde mottagarna vid dessa stationer givas rätt till statsbidrag för kalksändningar från båda de angränsande områdena. Någon större inverkan på transporter och statsbidragets storlek torde den nu angivna ändringen av områdesgränserna icke kunna få.

I anslutning till vad styrelsen nu anfört beträffande begränsningen i anseende till produktionsområden kunde styrelsen icke underlåta att framhålla den betydande inkomstminskning, som ett genomförande av ämbetsverkens förslag i denna del komme att tillskynda vissa järnvägar, särskilt kalkbanorna i Västergötland, samt de vid dem belägna kalkbruken. Denna inkomstminskning komme måhända att äventyra såväl nämnda kalkbanors ekonomiska stabilitet som vederbörande kalkbruks existens.

Vad slutligen beträffade anslagsbeloppets föreslagna storlek, 250,000 kronor, kunde järnvägsstyrelsen här icke göra något uttalande redan på grund av den kalktransporternas betydande omläggning, som skulle bliva en följd av den föreslagna produktionsområdesindelningen.

Svenska järnvägsföreningen har anfört huvudsakligen följande.

I ämbetsverkens utredning anfördes, att de enskilda järnvägarna i Västergötland skulle utnyttja medgiven banavgift till fraktr restitution åt vid järnvägarna belägna kalkbruk och att lantbruksstyrelsen skulle föreslagit, att banavgift icke skulle av järnväg få uttagas för kalktransport. Föreningen ville först framhålla, att den i ämbetsverkens utredning lämnade uppgiften om fraktr restitutioner till kalkbruken vore oriktig, ity att de fraktr restitutioner, som lämnades av Västergötland—Göteborgs, Lidköping—Skara—Stenstorps, Skara—Timmerdala, Hjo—Stenstorps, Tidaholms och Skövde—Axvalls järnvägar, icke tillfölle kalkbruken utan godsemottagaren, såsom framginge av statens järnvägars författningssamling, särtryck nr 223 a. Lantbruksstyrelsens förslag att banavgift icke skulle få utgå för kalktransport tydde på bristande kännedom om motivet för banavgift. Den banavgift, som Kungl. Maj:t tillerkänt en järnväg, vore erforderlig för att järnvägen skulle erhålla behöfliga inkomster och vore givetvis i främsta rummet behöflig för sådant gods, som transporterades i de lägsta tarifferna, såsom t. ex. kalk.

Kungl. Maj:t hade medgivit alla järnvägar att göra fraktnedsättningar på sin fastställda godstaxa i egen trafik och i samtrafik, och dylika fraktnedsättningar lämnades givetvis icke i annat fall än att järnväg ansåge sig nödsakad därtill för att bibehålla en gammal trafik eller för att söka skaffa sig ökad trafik. Svenska järnvägsföreningen ville kraftigt avstyrka lantbruksstyrelsens förslag att borttaga banavgift för kalktransport.

Vad föreningen dessutom och med bestämdhet ville framhålla vore, att de enskilda järnvägarna i Västergötland skulle komma att lida en väsentlig trafikminskning, om förslaget genomfördes. Till belysande av kalktransporternas betydelse för Västgötabanorna kunde nämnas, att vikten å i samtrafik under år 1931 transporterad jordbrukskalk uppgått till å Västergötland—Göteborgs järnvägar 18,945, å Lidköping—Skara—Stens-

Svenska
järnvägs-
föreningen.

torps järnväg 11,971, å Skara—Timmersdala järnväg 3,801 samt å Hjo—Stentorps järnväg till cirka 14,000 ton och beräknades inkomsterna här för, sedan av järnvägarna medgivna rabatter avdragits, till minst cirka 68,000, 31,000, 9,500 och 36,000 kronor respektive.

Givet vore, att en minskad fraktlindring enligt förslaget skulle föranleda till, att mottagarens realfrakt för sändningar från kalkbruken vid de enskilda järnvägarna i Västergötland, jämförd med frakten från kalkbruk vid statens järnvägar eller inom annat produktionsområde, skulle komma att ställa sig så ofördelaktigt, att transporter från de förstnämnda bruken praktiskt taget komme att omöjliggöras. Enligt Västgötabrukens utredning skulle dessa kalkbruk komma att förlora cirka 63 procent av sin marknad, därest ämbetsverkens förslag bleve verklighet, och detta komme i sin tur att minska Västgötabanornas trafik i oerhörd grad. Då dessa banors vagnslasttrafik av kalk i samtrafik uppginge till för Västergötland—Göteborgs järnväg 14 procent, Lidköping—Skara—Stentorps järnväg 36 procent, Skara—Timmersdala järnväg 58 procent av hela vagnslasttrafiken, så framginge det tydligt, vilken stor skada och förlust sagda järnvägar skulle komma att lida. Det torde även böra framhållas, att den avsevärda del av järnvägarnas vagnpark, som utgjordes av kalkvagnar, bleve till väsentlig del värdelös.

Ämbetsverkens förslag att fraktlindring ej skulle tillämpas, där ej frakten uppginge till 6 kronor per ton i stället för nuvarande 5 kronor per ton, innebure ju ett direkt fördyrande av kalkfrakten för de flesta jordbrukare med 1 krona per ton. I nuvarande för lantbruket så brydsamma tider torde en dylik åtgärd vara mindre välbetänkt. Givetvis komme den icke att verka stimulerande till ökad förbrukning samt därmed följande ökade transporter å såväl statens som enskilda järnvägar, utan komme den tvärtom att föranleda ytterligare stagnation i produktion, konsumtion och transport av jordbrukskalk.

Föreningen tillåte sig framhålla, att de föreslagna bestämmelserna för statsbidrags utgående först vid transportlängdens överstigande av 120 kilometer samt att bidraget skulle hänföra sig endast till 90 procent av ren kalk skulle komma att vålla ökat arbete under många svårigheter och oreda för de järnvägsstationer, som skulle uträkna frakten, och finge föreningen i detta avseende liksom i allt det övriga, som järnvägsstyrelsen anført i sitt utlåtande i ärendet den 11 februari 1932, till fullo instämma i sagda utlåtande.

Då ett realiserande av ämbetsverkens förslag skulle utom andra väsentliga olägenheter få en ruinerande inverkan på Västgötabanornas redan nu svaga ekonomi, finge svenska järnvägsföreningen hemställa, att sagda förslag icke måtte vinna Kungl. Maj:ts bifall, utan att nu gällande bestämmelser angående statsbidrag för jordbrukskalk måtte oförändrade få tillämpas även under tiden från och med den 1 juli 1932 och tillsvidare.

Frågan om
fraktlindring
vid transport
sjöledes av
kalk.

I sin förenämnda skrivelse den 8 februari 1932 har *Stockholms rederiförening* framhållit, att vid transport å statens eller enskilda järnvägar av kalk och konstgödselmedel utbetalades statsbidrag till fraktkostnaderna till betydande belopp. Statsbidragen hade fått en, såsom föreningen förmodade, icke avsedd verkan, nämligen att till transport järnvägsledes överflyttats godspartier, som eljest skolat transporteras sjöledes, antingen hela sträckan från avsändaren av varan till mottagaren eller ock större

eller mindre del av denna sträcka. Överflyttningarna hade inom vissa delar av landet uppgivits beröra en betydande del av konsumtionen av dessa varor och hade bland dem, som arbetade inom sjöfarten, väckt en icke ringa uppmärksamhet. Därest jordbruket befunnas alltjämt böra stödjas genom statsbidrag till fraktkostnaderna för kalk m. m., borde, enligt föreningens förmenande, dylikt bidrag på enahanda villkor som vid järnvägstransport få utgå såväl vid transporter sjöledes som vid kombinerade transporter per fartyg och järnväg.

Lantbruksstyrelsen har avstyrkt denna framställning samt därvid anfört bland annat följande.

Med hänsyn till varierande tariffer och transporterade kalkmängder föreläge stora, måhända oöverkomliga svårigheter att för sjötransport av kalk finna ett i praktiken användbart fraktlindringssystem. Lantbruksstyrelsen ville även erinra om sitt och Sveriges geologiska undersökning i skrivelse den 9 november 1931 framlagda förslag om äskande av anslag hos riksdagen till lindring av fraktkostnader för kalkningsmedel m. m. Enligt detta förslag skulle landet indelas i kalkbefraktningsområden, och fraktlindring utgå allenast å fraktavgifter, överstigande 6 kronor per ton. Med de till följd av konkurrensmöjligheterna i allmänhet tämligen korta avstånden för transport sjöledes inom nämnda områden torde fraktavgiften endast sällan överstiga sagda minimibelopp, såvitt transporten icke fortsattes på järnväg. Med hänsyn till de omlastningskostnader, som härvid vore ofrånkomliga, torde dock dylik kombinerad båt- och järnvägstransport av kalk förekomma blott i begränsad omfattning. Sålunda förekomme enligt vad lantbruksstyrelsen hade sig bekant vid transport av kalk t. ex. från Öland i allmänhet omlastning ej till järnväg utan direkt till lastbil. Under sådana förhållanden syntes ifrågavarande fraktlindringssystem, även om detsamma kunde genomföras, icke bliva av någon större betydelse för sjötransporter.

Det av lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning, efter långvariga och ingående utredningar rörande jordbrukets kalkfråga, nu framlagda betänkandet giver ett starkt intryck av att statens hittillsvarande understödsverksamhet i avseende å kalkfrakter icke i allo varit ändamålsenlig samt att grundad anledning föreligger till revision av bestämmelserna för denna verksamhet. Ämbetsverken hava gått så långt, att de ansett det nuvarande systemet, varigenom oekonomiska och onödigt långa kalktransporter tillkommit på grund av fraktlindringsbestämmelserna, hava motverkat kalkproduktionens och kalkförsörjningens rationella utveckling. De nuvarande bestämmelserna för kalkfraktslindring, vilka givetvis tillkommit uteslutande i syfte att förbilliga jordbrukets kalkningsmedel, uppgivas hava medfört, att de för ändamålet anvisade statsanslagen till mycket stor del kommit att tillgodose helt andra syften än det av statsmakterna avsedda. De av ämbetsverken till missförhållandenas undanröjande framlagda förslagen hava mött motstånd från håll, som stå vissa enskilda järnvägar nära, ävensom från industrikretsar. Sålunda har givits uttryck för den mening, att ett frångående, på sätt

Departements-
chefen.

ämbetsverken ifrågasatt, av det nuvarande systemet för kalkfraktlindring skulle till stor del gå ut över vissa enskilda järnvägar och kalkbruk, särskilt de inom Västergötland belägna, samt därigenom även över de vid dessa företag sysselsatta arbetarna.

För egen del finner jag vad i ärendet förekommit utvisa, att ett bibehållande i oförändrat skick av nuvarande grunder för statsbidrag till lindring av kalkfrakter varken ur jordbrukets eller statsfinansiell synpunkt kan anses försvarligt. En ändring i den riktning, som ämbetsverken tänkt sig, synes mig i stort sett vara ägnad att befrämja ett mera rationellt utnyttjande av landets kalkproduktion utan åsidosättande av jordbrukets berättigade intressen samt med väsentliga besparingar för statsverket. Att en omläggning i enlighet med ämbetsverkens förslag skulle komma att ogynnsamt inverka på kalkproduktionen särskilt i Västergötland och med denna industri förbundna olika intressen synes emellertid vara sannolikt. Då den nuvarande ordningen i avseende å produktionen och avsättningen av jordbrukskalk till icke oväsentlig del torde hava uppkommit såsom en följd av det hittillsvarande fraktlindringssystemet samt då det under rådande tidsförhållanden och icke minst med hänsyn till arbetstillfällenas bevarande måste vara ett allmänt intresse att i möjligaste mån förebygga nedgång i redan existerande näringsföretags drift, har jag, ehuru jag funnit ämbetsverkens förslag i princip vara riktigt, stannat för att på sätt jag strax skall angiva förorda en något mjukare övergång, än ämbetsverken tänkt sig.

Då jag nu övergår till förslagets detaljer, vill jag först uppehålla mig vid frågan, huruvida och i vad mån fraktlindring i fortsättningen bör utgå även å banavgifter. Denna fråga har under flera år tilldragit sig stor uppmärksamhet. Medan statsbidrag tidigare utgick till täckning av hela banavgiften, med påföljd att åtskilliga enskilda järnvägar genom lämnande av fraktr restitution till närliggande kalkbruk möjliggjorde för dem att öka sin omsättning, vidtogs vid 1930 års riksdag den ändring, att statsbidrag skulle utgå endast å hälften av förekommande banavgifter. Denna åtgärd angavs vara början till avskrivning av det indirekta stöd, som dittills genom statsbidraget lämnats en del på grund av sitt läge mindre konkurrenskraftiga kalkbruk, samt betecknades vara ägnad att befordra övergången till en naturligare fördelning av kalkomsättningen. Emellertid ifrågasatte redan 1931 års riksdag, huruvida icke statsbidrag å banavgifter borde helt bortfalla.

Lantbruksstyrelsens och geologiska undersökningens nu förevarande förslag innebär i detta hänseende, att banavgifter, som belöpa sig på de närmast produktionsorten liggande 120 kilometer fraktväg, icke få medräknas vid utmätande av statsbidrag till fraktlindring. Banavgifter, som belöpa sig på fraktväg, liggande utom nyss angivna gräns, skall däremot enligt förslaget helt inräknas bland de fraktkostnader, för vilka fraktlind-

ring må utgå. Såsom järnvägsstyrelsen antytt skulle emellertid dylik uppdelning vålla vissa, dock ej oöverkomliga svårigheter vid beräkandet av statsbidraget.

För egen del anser jag det vara mest rationellt och tillika enklast, att statsbidrag för täckande av banavgifter helt borttages. Skulle man, på sätt ämbetsverken föreslagit, icke utgiva statsbidrag för banavgifter å den närmast produktionsorten liggande väglängden men väl täcka dylika avgifter å ändsträckan, torde detta komma att för de enskilda järnvägar, som ligga närmast kalkbruken och äro mest beroende av kalktransporterna, framstå såsom mindre rättvist. Ur jordbrukets synpunkt torde ett borttagande helt av statsbidrag å banavgifter i stort sett icke medföra några större olägenheter. För statskassan innebär det av mig förordade förslaget uppenbara fördelar. Då härtill kommer, att härigenom borde ernås en bestående och slutlig lösning av den segslitna tvistefrågan om fraktlindring för banavgifter, vill jag alltså tillstyrka, att statsbidrag icke hädanefter må utgå å banavgifter.

Mot ämbetsverkens förslag, att fraktgränsen för statsbidrags utgående, nu 50 öre för 100 kilogram, skall höjas till 60 öre för 100 kilogram har jag intet att erinra.

Lantbruksstyrelsens och geologiska undersökningens förslag, att statsbidraget skall tillmätas i förhållande till den mängd ren kalk (CaO), magnesia inräknat, som innehålles i den befraktade mängden kalkningsmedel, torde grunda sig på en principiellt riktig tanke. Varken ur jordbrukets eller statsfinansiell synpunkt kan det vara lämpligt, att transport och avsättning av ett parti kalkningsmedel med stor halt av föroreningar understödes med statsbidrag till samma belopp som ett lika stort parti högprocentig vara. Jag skulle därför ej hava tvekat att helt tillstyrka ämbetsverkens förslag, att statsbidrag skulle utgå endast för den i sändningen ingående rena kalken samt blott med 90 procent härav, om icke från flera håll i de uti ärendet avgivna yttrandena häremot framställts erinringar av den art, att jag ej kunnat undgå att taga hänsyn till dem. Sålunda har av såväl Sveriges kemiska industrikontor och Sveriges industriförbund som kommerskollegium, vilka alla torde besitta sakkunskap i här berörda avseende, gjorts gällande, att de för den föreslagna bestämmelsens tillämpning nödvändiga analyserna vid kalktillverkningen och kalktransporterna skulle vålla sådana kostnader samt bliva av den betungande art, att förslaget av dessa anledningar betecknats såsom praktiskt taget ogenomförbart. Det är givetvis icke lätt att här göra ett bestämt uttalande i denna fråga. Men då jämväl järnvägsstyrelsen funnit förslaget i denna del ägnat att komplicera den redan förut ganska invecklade proceduren för fraktlindringsbidragens uträknande, har jag ansett mig icke kunna för närvarande förorda, att lantbruksstyrelsens och

geologiska undersökningens förslag i förevarande del oförändrat lägges till grund för beslut i ämnet.

Ett steg i den riktning, ämbetsverken tänkt sig, synes mig emellertid redan nu kunna och böra tagas. Av utredningen i ärendet framgår, att man i avseende å kalkningsmedlens halt av ren kalk torde kunna särskilja huvudsakligen två olika kvaliteter, nämligen — i stort sett — dels västgöta- och närkekalken samt i regel annan fältugnbränd kalk, dels ock schaktugnbränd kalk. Halten av ren kalk anges av lantbruksstyrelsen och geologiska undersökningen i genomsnitt utgöra ungefär 70 procent i förra fallet och omkring 90 procent i senare fallet. Från andra håll, såsom bland annat i industriförbundets yttrande, uppgives skillnaden vara mindre, i det alunskifferbränd kalk skulle hålla nära 75 och schaktugnbränd kalk omkring 85 procent ren kalk. Det synes mig för närvarande böra vara tillfyllest att beträffande fraktlindringsbidragets utgående med hänsyn till mängden ren kalk verkställa en tudelning i avslutning till de sålunda förekommande huvudtyperna på så sätt, att kalkningsmedel med förslagsvis mindre än 80 procent ren kalk, magnesia inräknat, hänföras till en grupp (lågprocentiga kalkningsmedel) samt kalkningsmedel med förslagsvis 80 procent ren kalk eller däröver hänföras till den andra gruppen (högprocentiga kalkningsmedel). En dylik uppdelning bör i praktiken kunna lätt verkställas och tarvar givetvis i allmänhet intet särskilt analysarbete från kalkbrukens sida. Genom den av mig sålunda förordade tudelningen uppnås visserligen icke till fullo det av lantbruksstyrelsen och geologiska undersökningen avsedda syftet, men åtgärden synes mig dock vara en lämplig början till insläendet på den väg, ämbetsverken anvisat.

Vad angår storleken av det statsbidrag, som bör utgå beträffande transport av en var de båda typerna av kalkningsmedel, vill jag, i viss avslutning till ämbetsverkens förslag, förorda, att fraktlindringsbidraget beräknas, då fråga är om lågprocentiga kalkningsmedel, efter 70 procent samt, då fråga är om högprocentiga kalkningsmedel, efter 85 procent av den fraktkostnad, som enligt i övrigt gällande grunder får tagas i betraktande vid fraktlindringsbestämmande.

Vad härefter angår ämbetsverkens förslag om viss uppdelning av landet i olika distrikt, varemellan kalktransporter med åtnjutande av statsbidrag i regel ej skulle få ske, anser jag, att med genomförandet av detta förslag bör något anstå, tills verkningarna av de utav mig i övrigt förordade ändringarna kunna överblickas. Genom förslagen om borttagande av statsbidrag å banavgifter och bidragets utgående i visst förhållande till kalkhalten ävensom det förslag till inrättande av en kalkbrukslånefond, jag strax skall framlägga, synes mig bliva sörjt för, att de kalkbruk, som till förfång för annan kalkproduktion och med utnyttjande av statsanslaget kunnat bedriva stark konkurrens utanför sina naturliga avsättningsom-

råden, få sina möjligheter i dylikt hänseende så beskurna, att den ifrågasatta distriktsindelningen icke redan nu lämpligen behöver vidtagas.

Betäffande förenämnda framställning att statens ifrågavarande bidragsverksamhet skulle utvidgas att avse även sjötransporter är jag icke beredd att härom nu framställa något förslag.

Vad slutligen angår det belopp, vartill statsanslaget till lindring av kalkfrakter bör upptagas för nästkommande budgetår, möter det givetvis svårigheter att verkställa några säkrare beräkningar. Ämbetsverken hava funnit, att ett genomförande av de utav dem föreslagna ändrade grunderna skulle möjliggöra anslagets nedbringande till 250,000 kronor. Ehuru det av mig nu förordade förslaget i vissa delar avviker från ämbetsverkens förslag — avvikelser som verka både i den ena och den andra riktningen — finner jag mig emellertid, bland annat i betraktande av den minskning i anslagets belastning, som förmärkts under det senast gångna året, sakna anledning att ifrågasätta annat anslagsbelopp, än det av ämbetsverken föreslagna. Anslaget, som liksom hittills bör hava förslagsanslags natur, synes alltså för budgetåret 1932/1933 böra uppföras till belopp av 250,000 kronor.

Därest riksdagen godtager de av mig föreslagna ändrade grunderna för anslagets användning, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse härmed utfärda förnyade bestämmelser i ämnet.

II. Kalkbrukslånefonden.

Lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning hava i sitt förberörda utlåtande den 9 november 1931 anfört i huvudsak följande rörande inrättandet av en kalkbrukslånefond.

Därest, såsom ämbetsverken förutsatt, statens omkostnader för fraktlindring för jordbrukskalk efterhand skulle kunna minskas för att eventuellt slutligen alldeles upphöra, vore det emellertid oundgängligt, att befintliga, utnyttjningsbara kalkförekomster i landets olika delar komme till användning. Det torde vara både ett jordbruks- och statsintresse, att åtgärder i syfte att utnyttja sådana fyndigheter underlättades. Då anläggningar för tillgodogörande av sådana fyndigheter krävde avsevärda kapital, syntes det ligga närmast till hands, att statsverket genom tillhandahållande av lånemedel till skälig ränta underlättade den erforderliga kapitalanskaffningen. Som skälig ränta ville ämbetsverken i detta fall föreslå den ränta, som tillämpades vid lån från statens mejerilånefond eller $4\frac{1}{2}$ procent.

Lån från en sådan fond borde enligt ämbetsverkens förmenande kunna utgå för alla slag av anläggningar i syfte att tillgodogöra för lantbrukets behov förefintliga kalkförekomster, således jämväl mesaförekomster, ävensom till utbyggande av förefintlig, i förhållande till producents försäljningsområde otillräcklig anläggning.

Bestämmelserna angående lån från fonden syntes med hänsyn till lånens allmänna betydelse i huvudsak böra överensstämma med föreskrifterna angående lån från mejerilånefonden. Dylika lån, som syntes böra beviljas av Kungl. Maj:t, borde emellertid kunna utgå såväl till kooperativ sam-

manslutning bland lantmännen som till bolag eller enskild företagare, som vore villig att underkasta sig av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser. Sistnämnda villkor syntes böra föreskrivas med hänsyn till önskvärdheten av att statsmedel endast utnyttjades för anläggningar, vilkas ägare vore villiga att medarbeta vid fullföljandet av det allmännas planer för en rationell kalkförsörjning av jordbruket.

Någon verklig beräkning av den omfattning, vari en sådan fond skulle komma att tagas i anspråk, vore givetvis omöjlig att verkställa. Enligt ämbetsverkens bedömande borde emellertid för budgetåret 1932/1933 för ändamålet avsättas högst 1,000,000 kronor.

Av de yttranden, som avgivits i ärendet, inhämtas bland annat följande.

Statskontoret har ifrågasatt, huruvida icke den föreslagna räntesatsen 4.5 procent under förhanden varande förhållanden vore väl låg, men om en så låg räntesats ansåges nödvändig för vinnandet av det med fonden avsedda ändamålet, ville statskontoret dock icke motsätta sig förslaget i denna del. Det syntes vidare lämpligt, att föreskrifterna rörande lån ur mejerilånefonden i tillämpliga delar toges till förebild vid utarbetandet av bestämmelserna för den nya fonden. Statskontoret ansåge sig emellertid beträffande säkerheten för ur fonden beviljade lån böra framhålla angelägenheten av att, därest inteckning i vederbörande anläggning vore avsedd att kunna godkännas såsom säkerhet för lånesumman, bestämmelse härom meddelades, då det syntes sannolikt, att statskontoret eljest svårigen skulle kunna godtaga en dylik säkerhet.

Beträffande avsättningen till fonden för budgetåret 1932/1933 finge statskontoret framhålla, att någon reducering av det föreslagna beloppet, 1,000,000 kronor, syntes påkallad särskilt med hänsyn till att under nu rådande tryckta ekonomiska förhållanden igångsättandet av nya och utvidgandet av gamla industriella företag torde kunna förväntas äga rum i mindre utsträckning än under mera normala förhållanden. I varje fall torde avsättningen ifråga ej böra överstiga det i statsverkspropositionen för innevarande år för ändamålet beräknade beloppet, 800 000 kronor.

Därest det skulle befinnas önskligt, att fondens förvaltning uppdroges åt statskontoret, vore ämbetsverket berett emottaga uppdraget ifråga.

Sveriges kemiska industrikontor har avstyrkt åtgärder från statens sida för uppmuntrande av nya produktionsföretag på området. Kalkbränning vore för närvarande icke någon nämnvärt lönande produktion. Någon ny kalkproduktion kunde för närvarande icke byggas på mesans utnyttjande. Inrättandet av en kalkbrukslånefond avstyrktes.

Sveriges industriförbund har bestämt avrått från upprättandet av en kalkbrukslånefond. Emot en dylik åtgärd talade bland annat de stora ekonomiska riskerna i att för närvarande investera kapital i en rad nya kalkbruk. Ämbetsverken förutsatte visserligen, att användningen av kalk skulle kunna väsentligt utökas, men icke heller på denna punkt förefunnes några säkra utgångspunkter. Ämbetsverkens förslag att stimulera till ny kalkproduktion har förbundet alltså ansett ej böra genomföras.

Kommerskollegium har ansett, att vid den långsammare avveckling av statens understöd för fraktlindring av kalkfrakter, som kollegium förordat, med inrättandet av en kalkbrukslånefond kunde tillsvidare anstå. Under tiden uppstående aktuellt behov av statsmedel för befrämjande av nya kalkbruks tillkomst syntes kollegium kunna tillgodoses medelst användande av industrilånefonden.

För egen del kan jag även beträffande frågan om inrättandet av en kalkbrukslånefond i stort sett ansluta mig till vad lantbruksstyrelsen och geologiska undersökningen med instämmande i huvudsak av statskontoret föreslagit. Det synes mig nämligen angeläget, att de möjligheter till kalkproduktion, som finnas i olika delar av landet, bliva utnyttjade för tillgodoseende i görligaste mån av traktens behov av jordbrukskalk. Genom dylik utveckling förebyggas oekonomiska kalktransporter. För min del anser jag emellertid, att brådstörtade åtgärder i berörda hänseende icke böra vidtagas, utan bör allenast en successiv och på bärig drift grundad uppkomst av nya företag understödjas. En av staten stödd verksamhet på området torde följaktligen böra igångsättas med stor försiktighet och till en början blott i begränsad omfattning. Den av mig sålunda nu intagna ståndpunkten sammanfaller med vad jag förut i avseende å grunderna för fraktlindringsbidrag vid kalktransporter uttalat, nämligen att en övergång från den nuvarande ordningen å kalkfrågans område bör ske under något mjukare form, än vad lantbruksstyrelsen och geologiska undersökningen ifrågasatt.

*Departements-
chefen.*

I avseende å villkoren för lån från den föreslagna kalkbrukslånefonden finner jag ej anledning till annan erinran mot ämbetsverkens förslag, än att räntan å lån från fonden torde böra bestämmas till 5 procent. Såsom säkerhet för lånen torde böra kunna få godtagas in-teckning med bästa för-månsrätt i vederbörande fastighet. Fonden torde böra förvaltas av statskontoret.

Det kapitalbelopp, som torde böra anvisas för fondens bildande, synes med hänsyn till de av mig nyss anförda allmänna synpunkterna samt oviss-heten om det påräkneliga lånebehovet böra begränsas till 400,000 kronor.

III. Vissa ifrågasatta ytterligare utredningar i kalkfrågan.

Lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning hava i sitt meraberörda utlåtande slutligen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga *dels* åt centralanstalten för försöksväsendet på jordbruksområdet att verkställa fullständig utredning angående lönsamheten av åkerjordens kalkning under olika förhållanden, *dels ock* åt ingenjörsvetenskapsakade-mien att verkställa undersökning rörande lämpligaste sättet för ekonomiskt tillgodogörande av mesaförekomster för jordbrukets kalkbehov.

För egen del finner jag det visserligen vara av stort värde, att utredningar i de hänseenden, ämbetsverken sålunda angivit, verkställas. Det är emellertid att märka, att olika avsnitt av kalkfrågan under en lång följd av år gjorts till föremål för så omfattande utredningar, att tvekan möjli-gen kan råda om lämpligheten att redan nu upptaga nya, om än så viktiga delar av denna fråga till förnyade utredningar. Innan ståndpunkt tages

*Departements-
chefen.*

till berörda utredningskrav, torde i allt fall yttranden böra inhämtas av centralanstaltens styrelse och av ingenjörsvetenskapsakademien. Sedan åsyftade yttranden föreligga, torde denna del av ärendet få ånyo anmälas för Kungl. Maj:t.

Under återopande av det anförda hemställer jag nu, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

1) att till lindring av fraktkostnaderna för kalk m. m. anvisa för budgetåret 1932/1933 under nionde huvudtiteln ett extra förslagsanslag av 250,000 kronor; ävensom

2) att

dels besluta, att en fond, benämnd statens kalkbrukslånefond, skall inrättas, från vilken lån må utlämnas till utförande av anläggning för kalkförekomsts utnyttjande i syfte att tillgodose jordbrukets kalkbehov,

dels medgiva, att lån ur sagda fond må utlämnas i huvudsaklig överensstämmelse med av mig i det föregående tillstyrkt förslag,

dels ock såsom kapital för statens kalkbrukslånefond anvisa för budgetåret 1932/1933 under utgifter för kapitalökning, statens utlåningsfonder, ett reservationsanslag av 400,000 kronor.

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

Ur protokollet:

Rune Thygesen.

Lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning, angående proposition till riksdagen om anslag till lindring av fraktkostnaderna för kalkningsmedel m. m.

Bilaga.

Ink. till jordbruksdepartementet
den 13 januari 1932.

Till Konungen.

I skrivelse den 31 maj 1924, nr 228, anhöll riksdagen i anledning av en inom riksdagen väckt motion, I: 109, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning, på vad sätt de i landets olika delar befintliga kalktillgångarna skulle kunna på bästa sätt tillgodogöras det svenska jordbruket samt om framläggande för riksdagen av det förslag i ämnet, vartill utredningen kunde giva anledning.

Genom beslut den 13 juni 1924 anbefalldes därefter lantbruksstyrelsen att i samråd med Sveriges geologiska undersökning verkställa nämnda utredning och därmed ävensom med det förslag i ämnet, vartill utredningen kunde giva anledning, inkomma till Kungl. Maj:t.

Vidare har Kungl. Maj:t genom beslut den 5 juni 1931 anbefallt lantbruksstyrelsen, att — under beaktande av vad 1931 års riksdag anförde i skrivelse nr 317 angående anslag till bidrag till fraktkostnaderna vid transport å järnväg samt å statens automobilinje i norra Tornedalen av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov — i samband med anslagsäskande för budgetåret 1932/1933 angående statsbidrag till fraktagifter för kalk m. m. avgiva yttrande med förslag rörande frågan, huruvida nämnda statsbidrag i fortsättningen borde beräknas jämväl å banavgifter.

Vid samråd mellan lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning har befunnits, att huvuddelen av den anbefallda utredningen lämpligen borde utföras inom sistnämnda ämbetsverk; och hava ämbetsverken enats om att i ärendet gemensamt anföra följande.

En närmare precisering av innebörden utav förstnämnda, ämbetsverken lämnade uppdrag återfinnes i omförmälda, av ledamoten av riksdagens första kammare And. Pers avgivna motion om utredning angående tillgodogörande av landets kalktillgångar. Av motionen framgår, att utredningens syfte borde vara att skaffa material till belysande av den utav riksdagen ofta behandlade frågan angående lindring av kalkfrakterna; och borde därför närmare undersökas, i vad mån befintliga kalkförekomster inom olika delar av landet kunde utnyttjas för traktens behov av jordbrukskalk för undvikande av genom fraktlindring framkallad onödigt lång kalktransport.

Syftet med utredningen skulle sålunda, såsom ämbetsverken fattat frågan, vara att undersöka, i vad mån och på vad sätt möjlighet föreligger att minska statsverkets betungande utgifter för fraktlindring för kalk m. m., utan att jordbrukets intresse att äga tillgång till kalk i tillräcklig mängd och till skäligt pris därigenom äventyrades.

Härvid hava ämbetsverken ansett sig nödsakade att till undersökning upptaga jordbrukets kalkfråga i hela dess vidd och således undersöka dels behovet av kalk för jordbruksändamål, fördelat på olika områden, dels pro-

*Utredningens
omfattning.*

duktionen av kalk i olika former och produktionskostnaderna därför jämte de naturliga avsättningsområdena för olika kalkproduktionscentra, dels verkningarna av de hittills av statsmedel utgående kalkfraktlindringarna och dels förefintligheten av för brytning och tillgodogörande lämpliga kalkförekomster och kalkfyndigheter.

Ifrågavarande undersökningar, som äga intimt samband med varandra, hava såsom ovan antytts, ansetts böra utföras inom Sveriges geologiska undersökning och i första hand uppdragits åt statsgeologen S. Johansson och geologen J. Eklund.

I syfte att möjliggöra en jämförelse av produktionskostnaderna för kalk i olika former har under utredningens gång befunnits önskvärt att bringa till stånd en närmare utredning av kostnaderna för tillverkning av kalkstensmjöl. Då den härför erforderliga sakkunskapen saknas inom ämbetsverken, ställde Kungl. Maj:t genom beslut den 24 oktober 1930 till geologiska undersökningens förfogande ett belopp av 5,000 kronor till bestridande av kostnaderna för undersökningen, vars verkställande uppdrogs åt professorn vid tekniska högskolan G. Bring och bergsingenjören E. Rothehus. De för utredningen erforderliga undersökningarna äro emellertid ännu icke fullt avslutade.

Tryckning av
geologiska
undersök-
ningens ut-
redning.

Resultatet av den inom geologiska undersökningen verkställda utredningen — bortsett från nyssnämnda produktionskostnadsundersökning — föreligger nu i form av en omfattande utredning rörande det svenska jordbrukets kalkförsörjning, åtföljd av diagram och kartor, vilken utredning härmed överlämnas.

Utredningen har krävt ett betydande arbete. Särskilt den noggranna inventeringen av landets kalkförekomster har varit av så tidsödande natur, att den långa tid, utredningen tagit i anspråk, därav får sin naturliga förklaring. Enligt ämbetsverkens förmenande föreligger emellertid härmed en allsidig belysning av landets kalkförhållanden och en utredning av bestående värde av stort intresse för såväl jordbrukets idkare som kalkindustrien. Ämbetsverken förutsätta därför att densamma, sedan den fullständiga med resultaten av förenämnda produktionskostnadsundersökning beträffande kalkmjöl, genom statsverkets försorg tryckes och sålunda bringas till allmänhetens kännedom.

Redogörelse
för geologiska
undersök-
ningens ut-
redning.

Innan ämbetsverken övergå till en närmare undersökning av de åtgärder, som från statsmakternas sida skäligen böra vidtagas med anledning av föreliggande utrednings resultat, anse sig ämbetsverken böra i största korthet redogöra för densamma.

Jordbrukets
kalkbehov.

Såsom redan anförts, har det ansetts önskvärt, att spørgsmålet om jordbrukets verkliga behov av kalk, i den mån så ske kunde, bleve klarlagt.

En verklig, på undersökning grundad inventering av åkerjordarnas kalkbehov är ett arbete av så vittutseende omfattning, att en sådan icke nu kunde komma ifråga. Ämbetsverken anse sig emellertid böra framhålla betydelsen därav, att en sådan inventering efterhand kommer till stånd.

Föreliggande uppskattning av jordbrukets kalkbehov grundar sig på resultaten av vissa noggranna lokalundersökningar på området. Med ledning av sålunda vunna undersökningsresultat och kännedomen om jordarterna i landets olika delar har uppskattningen i övrigt verkställt. Ehuru approximativ torde dock denna uppskattning vara av grundläggande betydelse för bedömandet av föreliggande fråga.

Vid undersökningarna har det av vissa skäl ansetts lämpligt att behandla landets fastmarksjordar och torvjordar var för sig. Resultatet utgöres dels av tvenne kalkbehovskartor — en för fastmarkerna och en för torvmarkerna (kartorna I och II) — varå med särskild beteckning angivits det större eller mindre kalkbehovet hos respektive jordarter inom olika delar av landet, dels av en på grund av dessa kartor å karta III gjord sammanställning av det sammanlagda kalkbehovet i landets olika delar, dels ock av tabell III, som sammanställer den beräknade erforderliga kalkmängden länsvis. Slutsumman av åkerjordens årliga kalkbehov uppgår till 628,000 ton ren kalk (CaO), varav 571,000 ton för fastmarkerna och 57,000 ton för torvmarkerna. Anmärkas hör emellertid, att vid dessa beräkningar hänsyn icke tagits till betesvallars och trädgårdars kalkbehov, för vars beräkning underlag saknas.

Till jämförelse må anföras, att jordbrukets årliga behov av ren kalk av de s. k. konstgödselsakkunniga i betänkande den 10 mars 1921 angående det svenska jordbrukets kalkfråga uppskattningsvis beräknats till 570,000 ton och av jordbruksavdelningen vid statens centralanstalt för försöksväsendet på jordbruksområdet till 547,000 ton.

Av en undersökning utav jordbrukets årliga kalkförbrukning under tiden 1900—1929 — vars resultat grafiskt klarlägges å till utredningen fogad fig. II — framgår, att förbrukningen endast utgör en bråkdel av det beräknade behovet. Så uppgick förbrukningen 1900 till endast cirka 60,000 ton för att under åren 1916 och 1917 stiga till 260,000 ton. Sedan denna tid har jordbrukets kalkförbrukning efterhand nedgått och kan för 1929 beräknas till knappt 170,000 ton.

De betydande växlingarna ifråga om jordbrukets kalkförbrukning synas i första hand vara beroende av konjunkturläget på jordbruksområdet. Till belysande härav hava de årliga relationerna mellan de två för jordbrukets ekonomi viktigaste faktorerna — skördevärdet och arbetskostnaderna — sammanställts och med ledning därav å nämnda grafiska framställning inlagts jämväl en konjunkturindex. Den sålunda åstadkomna indexen angiver i huvuddrag jordbrukets ekonomiska läge vid olika tidpunkter. Emellertid måste det erkännas, att detta läge icke till fullo markeras, då hänsyn icke kunnat tagas till alla de ekonomiska faktorer, som härutinnan äro grundläggande. Av sammanställningen framgår emellertid tydligt, att toppförbrukningen av kalk sammanfaller med det jordbruksekonomiska höjdläget under kristiden. Givet är, att växlingarna inom kalkförbrukningen för jordbruksändamål måste tillskrivas jämväl andra faktorer än det allmänna konjunkturläget på jordbrukets område. Den starka stigningen i förbrukningen av jordbrukskalk, som ägde rum i början av 1900-talet, sammanhänger tydligen med den då med iver bedrivna upplysningsverksamheten ifråga om kalkens betydelse för jordbruket samt de åtgärder från det allmännas sida, som vidtagits för att underlätta jordbrukets kalkförsörjning, speciellt genom kalkfraktlindring. Det allmänna konjunkturläget kan dock icke helt tillskrivas den starka nedgång i kalkförbrukningen, som under de senare åren ägt rum. Skulle så vara fallet, borde samma företeelse framträda jämväl ifråga om förbrukningen av konstgödsel. Detta är emellertid ingalunda händelsen. Av i ovannämnda grafiska framställning inlagda kurvor över förbrukningen av de olika slagen utav konstgödselmedel framgår, att denna under de senare åren i stället för att nedgå ständigt stigit. Särskilt i ögonen fallan-

*Jordbrukets
kalkförbrukning.*

de är detta ifråga om förbrukningen av kvävehaltiga gödselmedel. Delvis måste detta förhållande jämväl tillskrivas ekonomiska faktorer, då konstgödseln på ett helt annat sätt än kalken drabbats av den allmänna prisniedgången efter högkonjunkturläget. Under det att konstgödselprisen numera nedgått till och i vissa fall understiga dem, som rådde före 1914, är nämligen priset på kalk fortfarande ungefär dubbelt så högt som då.

I viss mån torde emellertid utvecklingen på detta område sammanhänga därmed, att konstgödselfrågan under senare tiden blivit föremål för alltmer ökat intresse från deras sida, som handhava jordbruksförsök och jordbruksupplysningsverksamhet. Intresset för jordbrukets kalkfråga synes under senare tid hava i högre grad ägnats metoderna för fastställandet av kalkningsbehovet än kalkens betydelse i jordbruksproduktionen. Å vissa håll har till och med på senare tiden gjorts gällande, att kalkens betydelse såsom ekonomisk produktionsfaktor överskattats, att konstgödsel i ekonomiskt avseende spelar den avgörande rollen vid produktionen, samt att således en ökad användning av konstgödsel ofta i betydligt högre grad bidrager till att sänka produktionskostnaderna än en ökad kalktillförsel.

Under utredningens gång har således kunnat konstateras, att frågan om kalkens användning i jordbruksproduktionens tjänst bör ytterligare klarläggas. Särskilt synas omfattande och allsidiga försök böra anställas i syfte att utröna kalkningens ekonomiska lönsamhet under olika förhållanden.

Det torde icke få anses uteslutet, att en fortgående undersökning av den svenska jordens relativa kalkbehov och kalkningens lönsamhet under olika förhållanden kan föranleda en revidering av det vid föreliggande utredning konstaterade behovet av jordbrukskalk.

Kalkproduktionens olika former.

Efter det att jordbrukets kalkbehov, i den mån sådant kunnat ske, belysts, har under utredningens gång till granskning upptagits frågan om produktionen av kalk i dess olika för jordbruksändamål användbara former.

Därvid har till en början konstaterats, att utförda försök ådagalagt, att kalken har samma verkan, vare sig den tillföres jorden i form av fri bas (bränd kalk) eller bunden vid kolsyra (karbonat), under förutsättning att samma mängd ren kalk (CaO) kommer till användning. En förutsättning för att den kolsyrade kalken skall hava full kalkningsverkan är emellertid, att den tillföres jorden i finfördelad form. Kalk bunden vid svavelsyra (gips) — en form som i viss utsträckning förekommer hos den med alunskiffer brända kalken — är däremot ur jordbrukssynpunkt jämförelsevis värdelös. En med kalken likvärdig verkan äger emellertid den i kalk med dolomitiskt ursprung förekommande magnesian.

Kalkförekomster.

För jordbrukets kalkförsörjning tillgängliga förekomster utgöras i första hand av kalkrika bergarter (silurisk kalksten, urkalksten, krita m. fl.) samt den vid sulfatfabrikerna såsom avfall förefintliga mesan, ett kalkslam, som erhålles i form utav avfall vid cellulosafabriker, som arbeta enligt den s. k. sulfatmetoden. Såsom kalkningsmedel kunna emellertid omnämnas jämväl slamkalk (en avfallsprodukt från sockerbruken), mangel och skalgruset. Dessa sistnämnda kalkningsmedel med låg halt av ren kalk äro emellertid endast av lokal betydelse och kunna i detta sammanhang lämnas ur räkningen.

Kalkstensfyndigheterna måste för att kunna tillgodogöras antingen genom bränning förvandlas till bränd kalk eller finmalas.

För tillverkning av bränd kalk för jordbruksändamål har av gammalt använts silurisk kalksten, där denna kunnat brännas med anlitande av den med kalkstenen samlagrade alunskeffern såsom bränsle. På grund av detta förhållande hava de stora produktionscentra för jordbrukskalk i Västergötland och Närke uppstått. Den siluriska kalkstenen på dessa orter är emellertid jämförelsevis oren, varför sålunda framställd jordbrukskalk enligt för geologiska undersökningen tillgängligt material i genomsnitt icke kan beräknas innehålla mera än cirka 70 procent ren kalk. Denna produktionsforms överlägsenhet vid framställning av billig jordbrukskalk har emellertid i och med arbetskraftens fördyring och fallande kolpriser alltmer rubbats.

Tekniken på kalkbränningens område har också efterhand förbättrats, särskilt ifråga om schaktugnar för kalkbränning med kol eller andra vanliga bränsleslag. Härigenom har såväl produktionen per arbetare ökat som besparingar i bränslekostnaderna uppstått. Det torde därför kunna sägas, att den schaktningsbrända kalken under rådande förhållanden drager ungefär samma produktionskostnader som den alunskefferbrända, per ton ren kalk räknat. Härtill bidrager i hög grad det förhållandet, att schaktugnen kan förläggas till kalkfyndigheter, där kalkstenen är betydligt renare än silurkalkstenen. Den här framställda jordbrukskalken blir därför betydligt mera högprocentig, ofta med en halt ren kalk av 90 procent eller däröver. Erinras bör i detta sammanhang, att den högprocentiga kalken jämväl i befraktningshänseende ställer sig gynnsammare för förbrukaren.

Tillverkningen av kalkstensmjöl — en form av jordbrukskalk, som för närvarande produceras särskilt av kritkalksten — torde, enligt vad som av hittills föreliggande uppgifter synes framgå, i kostnad per producerad ton ren kalk ställa sig ungefär lika med kalkbränningen. Denna fråga är emellertid, som redan anförts, föremål för fortsatt utredning, en utredning, som avser att klarlägga produktionskostnaderna för fullgott kalkstensmjöl vid användning av olika slag utav råmaterial. Avsikten därmed är att utröna, huruvida genom rationella metoder vid tillverkning av kalkstensmjöl tillgodogörandet av kalkförekomsterna kan förbilligas. Kalkstensmjöl med dess jämförelsevis låga halt av ren kalk kommer dock alltid att ur befraktningsynpunkt ställa sig ogynnsammare för förbrukaren, varför detsamma torde kunna komma till användning endast inom en mindre rayon kring produktionsorten.

På senare tiden har den kalkförekomst, som förefinnes i avfallet från sulfatfabrikerna — den s. k. mesan — tilldragit sig allt större uppmärksamhet, ehuru den hittills endast i obetydlig omfattning utnyttjats inom jordbruket. Verkställda försök hava emellertid till fullo ådagalagt, att den i mesan förefintliga kalken ur jordbrukssynpunkt är jämställd med jordbrukskalk i andra former.

Mesan förekommer inom vissa delar av landet, framför allt i det norrländska kustlandet och Värmland, där naturliga kalkfyndigheter äro sällsynta. Ett tillgodogörande av denna ansemliga kalktillgång skulle därför vara av stor betydelse för jordbrukets kalkförsörjning. Mesan är i rätt tillstånd rik på fuktighet och därför ur såväl befraktnings- som spridningssynpunkt mindre tjänlig för jordbruksändamål. Dess användning i oförarbetat skick kan därför tydligen endast få rent lokal betydelse. Me-

Kalktillverkning och produktionskostnader.

san torde emellertid kunna tillgodogöras för användning i större omfattning dels genom lufttorkning, varvid en spridningsbar produkt med en halt av cirka 33 procent ren kalk kan utvinnas, dels genom artificiell torkning till ett vattenfritt pulver med en halt av cirka 50 procent ren kalk, dels ock genom bränning, varvid uppstår en produkt, som är jämförlig med vanlig bränd kalk. Tydligt är, att frågan om lämpligaste sättet för mesans beredning för jordbruksändamål kräver närmare utredning. Frågan torde vara av ett visst intresse jämväl för den industri, som skulle draga fördel av ett ekonomiskt utnyttjande av en nu värdelös avfallsprodukt. På grund av utförda försök och kända förhållanden torde det kunna förutsättas, att en artificiell behandling av mesan i syfte att göra den tjänlig såsom jordbrukskalk icke kommer att ställa sig dyrare per ton ren kalk än produktionen av sådan kalk på annat sätt. Vid utredningens verkställande har under sådana förhållanden hänsyn tagits jämväl till mesaförekomsterna.

Såsom av det anförda framgår, kunna produktionskostnaderna per ton ren kalk under olika produktionsformer i stort sett anses lika stora. Detta förhållande har i betydlig grad förenklat utredningen.

*Frakt- och
avsättnings-
förhållanden.*

Tyngdpunkten av utredningen har således kunnat läggas på en undersökning av fraktförhållandena och de på grund därav naturliga avsättningsförhållandena för kalk från olika kalkproduktionscentra. Å karta III återfinnes resultatet av nämnda undersökning. Kartan är uppgjord under förutsättning, att ingen fraktlindring med anlitande av statsmedel förekommer och att landets kalkförekomster i lämplig omfattning komma till utnyttjande. Vid valet av produktionscentra, vartill de olika producenterna böra hänvisas, har fraktkostnaden såväl på järnväg som sjö- och landsväg beräknats per ton ren kalk. En överblick av resultatet utav undersökningen giver tydligt vid handen, att vid ett rationellt utnyttjande av landets kalkförekomster, jordbrukets kalkbehov bör kunna tillgodoses utan anlitande av järnvägsfrakter i den omfattning, som nu sker.

På kartan har, förutom de naturliga kalkproduktionsområdena, genom särskilda beteckningar angivits varje landsdels läge med hänsyn till kalkfrakter. Därvid har en uppdelning skett efter fyra grader, nämligen, orter, dit kalkfrakten per ton ren kalk understiger 10 kronor, där denna uppgår till 10—14 kronor, 14—18 kronor eller överstiger sistnämnda siffra. Siffran 10 kronor per ton ren kalk motsvarar cirka 7 kronor per ton västgötakalk och torde få anses lämpligt avvägd i förhållande till gällande grunder för kalkfraktslindring.

Redan en hastig blick på ifrågavarande karta visar, att vid ett rationellt utnyttjande av landets kalkfyndigheter kalkfrakterna spela en jämförelsevis mindre roll. Den absolut största delen av jordbrukets kalkbehov faller inom sådana områden, där kalkfraktkostnaden icke behöver överstiga 10 kronor per ton ren kalk. Närmare uträknat skulle jordbrukets kalkbehov med hänsyn till fraktkostnaderna per ton ren kalk fördela sig på följande sätt:

	Ton ren kalk	Procent av det beräknade kalkbehovet
Fraktkostnad under 10 kronor	522,000	83.1
» mellan 10—14 kronor	90,000	14.3
» » 14—18 »	15,000	2.4
» över 18 »	1,000	0.2.

Närmaste programpunkt vid utredningen har gällt en undersökning av kalkfraktlindringens verkningar. Vid fullföljande av denna del utav utredningen hava bestämmelserna rörande kalkfraktlindring, sådana dessa gälla efter 1930 års riksdags beslut i ämnet, tjänat som utgångspunkt.

Kalkfraktlindringarnas verkningar med hänsyn till kalkproduktionen har härvid först blivit föremål för omprövning. Genom att undersöka, vilken inverkan ifråga om de olika produktionscentras avsättningsområden, som ett införande av gällande kalkfraktlindringar skulle få, där est kalkproduktionen vore ordnad på sätt som förutsatts vid den beräkning av avsättningsområdena, som förut omförmäls och som framgår av karta III, vinnes en klar uppfattning, huru dessa lindringar i praktiken verka. Resultatet av undersökningen framgår av den utredningen bifogade kartan IV. Denna visar i flera fall en avsevärd förskjutning av gränserna för avsättningen och därmed möjlighet till ökad produktion för vissa kalkproducenter på andra producenters bekostnad. Närmare belysas dessa förhållanden siffermässigt genom tabell V i utredningen. Särskilt ölandskalkbruken få genom fraktlindringarna sin produktion beskuren med över 40 procent, under det att jämtlandskalkbruken få sin produktionsmöjlighet ungefär fördubblad.

Då kalkfraktlindringarna, sådana dessa för närvarande äro fastställda, även vid det här förutsatta rationella utnyttjandet av landets kalkförekomster få ett sådant inflytande, synes det ligga i öppen dag, att, så som kalkproduktionen för närvarande är ordnad, fraktlindringarnas inverkan på de olika produktionsorternas avsättningsmöjligheter äro avsevärt större.

En granskning av fraktlindringarnas verkningar ur jordbrukets synpunkt giver ett synnerligen starkt belägg för denna uppfattning. I syfte att klarlägga frågan om kalkfraktlindringarnas betydelse ur jordbrukssynpunkt har undersökts, i vad mån kalkfraktlindringarna enligt gällande grunder skulle bidra till att förbilliga kalken för landets jordbrukare under förutsättning av ett rationellt utnyttjande av kalkförekomsterna.

Resultatet av undersökningen visar, att under sådana förhållanden endast ifråga om en femtedel av all kalk, som det svenska jordbruket konsumerar, fraktlindring skulle behöva förekomma, motsvarande vid nuvarande förbrukning av 170,000 ton ren kalk en mängd av 34,000 ton kalk eller cirka 50,000 ton kalkningsmedel, beräknat efter 70-procentig vara. Fraktlindringarna skulle vidare enligt utredningen medföra ett förbilligande av kalken för jordbruket med sammanlagt 86,000 kronor, vilket sålunda skulle utgöra jordbrukets totala vinst av fraktlindringarna. Vid en förbrukning av jordbrukskalk i hela den utsträckning, som ovan beräknats utgöra jordbrukets kalkbehov, skulle jordbrukets vinst uppgå till 258,000 kronor. Dessa belopp sammanfalla emellertid av naturliga skäl icke med de belopp, vartill kalkfraktlindringarna skulle uppgå. Fraktsträckorna för kalk påverkas nämligen genom fraktlindringarna på grund av förskjutningarna i de olika produktionsorternas avsättningsområden. Enligt tabell VII skulle omkostnaderna för fraktlindring uppgå till respektive 115,700 kronor vid nuvarande kalkförbrukning och 347,000 kronor vid förbrukning i den utsträckning, som med hänsyn till jordbrukets kalkbehov vore önskvärd.

För en detaljerad undersökning av i vad mån fraktlindringsbidraget under nu rådande förhållanden verkligen kommit jordbruket till godo el-

ler till vad belopp detta bort uppgå, därest befraktningarna skett på ett ur jordbrukets och statsfinansernas synpunkter ändamålsenligt sätt, saknas erforderligt underlag. Av föreliggande utredning kunna emellertid ganska bestämda slutsatser, särskilt med avseende på den senare frågan, dragas.

Den rationalisering av kalkförekomsternas tillgodogörande, som sålunda förutsatts, innebär dels ett utnyttjande av mesaförekomsterna, dels ett upptagande av några nya fyndigheter eller utbyggande av redan förefintliga sådana. Förändringarnas verkningar äro emellertid icke av sådan omfattning, att de icke kunna överblickas. Tillgodogörandet av mesaförekomsterna kan således enligt utredningen tämligen säkert beräknas medföra en minskning av kalkfraktlindringskostnaderna enligt nuvarande grunder med cirka 80,000 kronor och förändringarna av produktionen i övrigt hava uppskattningsvis beräknats medföra ytterligare dylik minskning till belopp, som i varje fall understiger 100,000 kronor. Sammanslås dessa belopp med den ovan beräknade fraktlindringskostnaden av 115,000 kronor, erhålles en summa av 250,000 à 300,000 kronor, vartill fraktlindringarna bort uppgå, därest de nuvarande produktionsorterna på ett ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt kommit till utnyttjande. Mer än hälften av de under senare åren till fraktlindring utanordnade statsbidragen hava således tydligen tagits i anspråk för andra syften än dem, som föranlett statsmakternas beslut.

Kalkfraktlindringens kanske största betydelse har varit att under tiden, då kalkproduktionen var begränsad till ett fåtal platser, verka prisreglerande. I och med den rationalisering, som på senare tid skett på kalktillverkningsindustrins område, i det att ny produktion med konkurrenskraftig tillverkning kommit till stånd, har emellertid denna betydelse blivit väsentligt mindre.

Utredningens senare del utgöres av en beskrivning av Sveriges kalkförekomster och kalkfyndigheter samt åtföljes av belysande karta däröver.

Slutsatser.

Av den sålunda refererade utredningen torde få anses klart ådagalagt, att nuvarande bestämmelser om kalkfraktlindring varken ur statsfinansiell eller jordbrukssynpunkt verka på ett tillfredsställande sätt;

att, då produktionskostnaderna för jordbrukskalk under olika förhållanden ej äro avsevärt olika, jordbrukets behov av kalk, under förutsättning att kalkproducenterna tillämpa en lojal prissättning, borde kunna tillgodoses genom ett avsevärt mindre statsbidrag;

att inom landets olika delar förefinnas betydande, ur jordbrukets synpunkt fullt användbara, outnyttjade kalkförekomster; samt

att, därest dessa förekomster i tillräcklig omfattning utnyttjas, behovet av anslag till kalkfraktlindring skulle kunna inskränkas till ett avsevärt mindre belopp.

Behov av ytterligare utredning.

Vidare har under utredningens gång befunnits, att jordbrukets kalkfråga bör bliva föremål för vidare undersökning ur såväl jordbruks- som produktionssynpunkt. Särskilt hava följande spörsmål ansetts tarva närmare utredning:

jordbrukets behov av kalk — för klarläggande härav erfordras bland annat närmare inventering av åkerjordarnas reaktionsförhållanden;

kalkningens lönsamhet under olika förhållanden; samt

vilka metoder, som lämpligen böra komma till användning för tillgodogörandet av kalkmesan vid landets sulfatcellulosafabriker.

Då ämbetsverken nu övergå till en undersökning av de åtgärder, var- till den verkställda utredningen kan anses föranleda från det allmänna sida i syfte att underlätta jordbrukets kalkförsörjning, har det synts ligga i öppen dag, att dylika åtgärder i första hand kunna inriktas an- tingen på att fortfarande genom fraktlindring bidraga till förbilligande av jordbrukskalken, i den mån sådant kan anses erforderligt, eller på att underlätta tillgodogörandet av kalkförekomsterna i landets olika delar i syfte att såmedelst utan alltför betungande frakter säkerställa tillgång på i prisavseende konkurrenskraftig jordbrukskalk eller på dessa båda åtgärder samtidigt.

*Olika åtgär-
der för till-
godoseende av
jordbrukets
kalkbehov.*

Vid övervägande av frågan om fraktlindring för jordbrukskalk har, så- som av vad redan anförts framgår, befunnits, att kalkfraktlindring en- ligt hittills tillämpade grunder icke under numera rådande förhållanden kan anses ändamålsenligt ordnad. Såsom dessa fraktlindringsbidrag nu utgå, möjliggöra de ett utnyttjande av statsmedel för helt andra syften, än som därmed avsetts, och medföra en till synes fullkomligt onödig transport av kalk ofta på långa sträckor, framför allt över sträckor med talrika övergångar och höga banavgifter. Genom fraktlindringens star- ka inverkan på dylika befraktningar kan det ifrågasättas, huruvida åtgärden icke motverkat kalkproduktionens rationella utveckling, därige- nom att den möjliggjort en konkurrens, som hindrat upptagande av kalk- produktion på nya platser.

*Frakt-
lindring.*

Därigenom att fraktlindringen beräknas lika, oberoende av det befrak- tade kalkningsmedlets kalkhalt, synes den vidare hava bidragit att gyn- na producenterna av lågprocentig vara i konkurrensen med producenter av högprocentig kalk. Ur jordbrukets synpunkt måste detta anses be- tänkligt. Då härtill kommer, att den jordbrukande allmänheten i regel torde i allt för ringa grad beakta olika kalkningsmedels olika värde, fö- religger anledning till det antagandet, att i många fall jordbrukarna vid sina kalkinköp icke tillvaratagit eller ens varit i stånd att tillvarataga sina egna ekonomiska intressen, det vill säga icke inköpt de kalknings- medel, som med hänsyn till fraktförhållanden, kalkhalt och pris varit per enhet ren kalk billigast. Då fraktkostnaderna per enhet ren kalk alltid mäs- te ställa sig större, ju lågprocentigare kalkningsmedlet är, innebär ur statsfinansiell synpunkt en fraktlindring utan hänsyn till kalkhalten i kalkningsmedlet alltid en nackdel, emedan bidragets storlek måste stiga med sjunkande kalkhalt.

Ämbetsverken hava med hänsyn till de svårigheter, som synts förelig- ga, övervägt frågan, huruvida icke kalkfraktlindringsbidrag för fram- tiden må kunna alldeles indragas. De olägenheter, som en sådan åtgärd skulle vålla vissa, om också jämförelsevis få jordbrukare, hava emellertid synts av den betydelse, att ämbetsverken icke för närvarande velat förorda en sådan åtgärd. Emellertid synes det ämbetsverken vara klart, att bidragen böra kunna ställas på avskrivning, för att, när produktio- nen av jordbrukskalk nått den allsidiga utveckling, ovan refererade ut- redning angivit såsom önskvärd och möjlig, om också icke helt indragas dock begränsas till ett minimum. Nödvändigt synes dock vara, att kalk- fraktlindringsbidragen för framtiden utgå efter sådana grunder, att statsmedel icke anlitas i större utsträckning än som oundgängligen är med hänsyn till jordbrukets intressen nödvändig, och att detta sker på sådant sätt, att intresset för ett rationellt utnyttjande av kalkförekom- sterna i landets olika delar icke motverkas.

För tillfredsställande av dessa syften synes det nödvändigt, att sådana bestämmelser utfärdas för kalkfraktlindringsbidrag, att fraktlindringen tillmätas i förhållande till den mängd *ren* kalk, magnesia inräknat, som befraktningen avser. Givet är, att, därest dessa synpunkter skola kunna tillgodoses, bidraget icke, såsom för närvarande är fallet, kan utgå enbart i relation till erlagd frakt utan måste tillmätas i förhållande till i varje särskilt fall befraktad mängd ren kalk. Någon svårighet för beräkning av bidragets storlek torde härvid icke möta, under förutsättning att visst procenttal kan fastställas, efter vilket kalkhalten skall beräknas för de från olika produktionsorter levererade kalkningsmedel. En förutsättning för att så skall kunna ske är, att vederbörande producent, som önskar komma i åtnjutande av fraktlindring vid transport av levererade kalkningsmedel, garanterar viss kalkhalt i produkten. Ett genomförande av en sådan ordning skulle, förutom den fördel detta skulle innebära vid ett rationaliserande av bestämmelserna angående kalkfraktlindringsbidragets utnyttjande jämväl ur jordbrukets synpunkt medföra betydande fördelar, i det att varje köpare av kalkningsmedel ägde garanti för värdet av den vara, han erhåller.

Från jordbrukets synpunkt är den kalk fördelaktigast, vars pris per ton ren kalk hos konsumenten är lägst. Genom att konsumenten erhåller upplysning om kalkningsmedlets kalkhalt, blir det honom möjligt att uträkna kostnaden pr ton CaO och jämföra olika anbud. Den nuvarande prissättningen är sådan, att de högprocentiga brukerna i de flesta fall rätta sig efter alunskifferbrukens priser och underbjuda dessa något för att erhålla leveranserna inom sitt eget naturliga avsättningsområde. Att de det oaktat ej alltid få leverera kalk beror därpå, att konsumenterna till följd av bristande kännedom om kalkhalterna föranledas att välja den skenbart billiga kalken. Härigenom uppkomma oekonomiska leveranser av långväga, lågvärdig kalk.

Anledningen till de flesta för jordbruken oekonomiska kalkinköpen, som i många fall medfört onödigt långa frakter, anse ämbetsverken bero på bristande kännedom om prisbildningen på kalkmarknaden. Om jordbrukaren kände de olika brukens pris per ton ren kalk vid mottagningsstationen, skulle han säkerligen inköpa sin kalk från det för honom billigaste bruket. Därest i offerter, noteringar och fakturor priset per ton CaO vid mottagarens järnvägsstation angäves, skulle det icke såsom nu vara möjligt att dölja ett högt pris på ren kalk med ett lågt pris per ton kalkningsmedel.

Upplysning om det verkliga kalkpriset vid köp av kalk med fraktlindringsbidrag synes lätt att genomföra genom en bestämmelse, att priset per ton CaO vid mottagningsstation skall angivas på den köpsedel, som skall insändas till järnvägsstyrelsen för erhållande av fraktbidrag.

Då det emellertid icke kan förutsättas, att samtliga jordbrukare äga kännedom om marknadsläget, förutsätter förslaget även tillskapandet av en effektiv notering på ren kalk fritt banvagn vid ett antal representativa stationer. Denna notering borde med lämpliga mellanrum kungöras i ortspressen. Även noteringen kan fastställas med hjälp av köpsedlarna.

Önskvärt vore även, att CaO-priset vid konsumentens järnvägsstation angäves i alla offerter. Exempel saknas icke, att åtgärder av liknande art föreslagits i andra länder. Ämbetsverken vilja i detta hänseende erinra, att i Danmark kalkfraktlindring endast utgår för vara, som levereras av producent, som efter avgivna garantier ifråga om varans värde

och pris medgivits rätt att leverera fraktlindringsberättigad vara. Åtgärden skulle också, enligt ämbetsverkens förmenande, stå i full överensstämmelse med de åtgärder, som från statsmakternas sida vidtagits genom införandet av deklarationsplikt med viss garantiskyldighet ifråga om utsädesvaror av frö. I likhet med vad som är fallet ifråga om utsädesvaror, torde en åtgärd av här föreslagen art kräva anordnandet av viss kontroll över att åtagna garantiförpliktelser ifråga om kalkhalten verkligen också fullgöras. Till detta spörsmål återkomma emellertid ämbetsverken senare.

Det ovan angivna systemet med uppgivande av kalkningsmedlens kalkhalt såsom villkor för utbetalande av fraktlindring skulle medföra möjlighet att låta fraktlindring utgå endast per ton fraktad ren kalk, varigenom risken för staten att subventionera oekonomiska frakter ytterligare skulle minskas.

I här nedan föreslaget system för fraktlindring har liksom i det hittillsvarande den principen tillämpats, att staten skulle lindra den frakt, som överstiger ett visst minimibelopp, dock endast den del av fraktbeloppet, som motsvarar kalkningsmedlets innehåll av ren kalk. Sålunda bör köparen betala, förutom en viss minimifrakt, all frakt som beräknas falla på den i kalkningsmedlet ingående »oarten» (föroreningen) och vidare någon del av den frakt, som kommer på den rena kalkens fraktkostnad. Köparens uppmärksamhet skulle därigenom eftertryckligt fästas på betydelsen av kalkningsmedlets kvalitet.

Var sedan gränsen för fraktbidragets inträdande (minimigränsen) skall sättas, beror givetvis på, i vilken utsträckning staten anser kalkbefraktning böra understödjas. Den hittills följda principen har varit att giva understöd i de fall, då kalken på grund av lång frakt, talrika övergångar eller höga banavgifter skulle ställa sig allt för dyr för jordbrukaren.

Vid utarbetande av ett system, varefter fraktlindring bör utgå, synas två huvudprinciper böra fasthållas. För det första, att kalken skall förbilligas för jordbrukarna inom de områden, där den på grund av höga fraktkostnader skulle ställa sig allt för dyrbar. Den andra principen är, att brukens avsättningsområden utan fraktlindring så vitt möjligt bibehållas. I sistnämnda avseende har nuvarande fraktlindringssystem verkat synnerligen ofördelaktigt, i det staten fått utgiva onödigt stora belopp för att nå därmed avsett syfte, billig kalk åt jordbrukarna.

För att kunna uppställa ett bättre system måste de olika förhållandena vid kalkdistributionen inom olika delar av landet nogas vägas mot varandra. Det kan mycket väl inträffa, att ett system, som skulle passa väl inom ett område, inom ett annat skulle visa sig olämpligt genom att antingen avsevärt fördyra kalken eller åsamka staten för stora utlägg. Man måste därför analysera läget på kalkmarknaden inom olika områden och i det konkreta fallet pröva, huru olika fraktlindringssystem skulle verka.

Till en början anse sig ämbetsverken böra undersöka det nuvarande fraktlindringssystemets inverkan på distributionen av västgötakalk i vissa konkreta fall.

Fall 1. Kalk fraktas till Lessebo järnvägsstation i Småland dels från Torbjörntorp vid statens järnvägar, dels från ett bruk på Kinnekulle, alltså ett bruk på längre avstånd och inom ett system av enskilda järnvägar. Fraktkostnaden med och utan fraktlindring i de båda fallen undersökes.

*Norm för
kalkfrakt-
lindring.*

I tabell 1 är denna beräkning utförd. Av nämnda tabell framgår, att kalk från Torbjörntorp i frakt utan statsbidrag kostar konsumenten 9 kronor 80 öre per ton, under det frakten från Haggården kostar 16 kronor 60 öre. Frakten är alltså i det senare fallet 6 kronor 80 öre dyrare. Med nuvarande fraktlindring får konsumenten betala 6 kronor 10 öre för frakten från Torbjörntorp, det vill säga han har fått 3 kronor 70 öre i statsbidrag. För kalken från Haggården får han nu betala 8 kronor 60 öre i frakt och har fått 8 kronor i bidrag. Den stora ursprungliga skillnaden i fraktkostnad mellan kalk från Torbjörntorp och Haggården, 6 kronor 80 öre, har genom fraktlindringen sjunkit till 2 kronor 50 öre. Därigenom uppstår tydligen möjlighet för bruk vid Haggården att i Lessebo konkurrera med Torbjörntorp. Bruket vid Haggården behöver endast bjuda under Torbjörntorp med 2 kronor 50 öre per ton, och detta torde låta sig göra, då fraktnedsättning i de flesta fall torde kunna erhållas på de närmaste korta, smalspåriga järnvägssträckorna med deras talrika övergångsavgifter och höga banavgifter. I detta fall hava västgötabanorna erhållit 2 kronor 70 öre i statsbidrag. Därmed kunna de genom fraktnedsättning understödja Haggården för att möjliggöra befraktning. Staten åsamkas därigenom en utgift, som med 4 kronor 30 öre överstiger den strängt taget nödvändiga. Härtill kommer, att Torbjörntorp förlorar leveranser inom sitt naturliga avsättningsområde.

Fall 2. Väljes ett annat exempel från ett dyrområde västerut, exempelvis från Billingsfors i Dalsland, och antages, att en jordbrukare i Billingsfors har att välja på kalk från bruk vid Gössäter, Kinnekleva på Kinnekulle eller Torbjörntorp i Falbygden, visar en utsträckning av fraktkostnaderna ännu större möjlighet att utnyttja statsbidraget i icke önskad riktning än i det första fallet. Tabell 3 upptager fraktkostnaderna utan och med statsbidrag. Utan statsbidrag belöper sig fraktkostnaden för 1 ton kalk från Kinnekleva till 15 kronor 70 öre, men från Gössäter och Torbjörntorp till respektive 11 kronor och 10 kronor 60 öre. Kinnekleva kan sålunda icke komma i fråga som leverantör per järnväg till Billingsfors. Den naturliga leverantören är Torbjörntorp, därefter Gössäter. Med den nuvarande fraktlindringen ställer sig förhållandet annorlunda. Redan då kalken från Kinnekleva kommit till Lidköping eller efter en fraktad sträcka av endast 18 kilometer börjar fraktlindring utgå, och vid Billingsfors är fraktkostnaden på kalk från Kinnekleva lindrad med ända till 7 kronor 30 öre per ton, så att frakten uppgår till endast 8 kronor 40 öre mot 15 kronor 70 öre utan fraktlindring. Gössäterkalken beredes en fraktlindring av 3 kronor 90 öre och Torbjörntorpkalken 4 kronor 35 öre. Med fraktlindringsbidrag belöpa sig fraktkostnaderna för konsumenten i dessa senare fall till respektive 7 kronor 10 öre och 6 kronor 25 öre. Skillnaden mellan fraktkostnaderna från Kinnekleva och Torbjörntorp reduceras alltså till 2 kronor 15 öre. Då de samlade statsbidragen i övergångs- och banavgifter till de närmast bruket liggande järnvägarna uppgå till 3 kronor 35 öre, synes möjlighet föreligga för järnvägarna att med anlitan av statsbidraget sänka fraktkostnaderna för Kinnekleva-bruket, så att detta kan konkurrera med Torbjörntorp. Härigenom har staten orsakats en onyttig merutgift på 2 kronor 95 öre.

Huvudorsakerna till dessa missförhållanden synas vara att söka däruti, att kalkfraktlindringsarna, fränsett det förhållandet, att vid senaste regleringen av bidragen halva banavgifterna frånräknats, beräknats på erlagd frakt utan hänsyn till den sträcka, befraktningen avser. Härige-

nom har fraktlindring kommit att utgå även vid befaktning å banor, liggande nära produktionsorten. Vid en rationell reglering av fraktlindringsbidragen synes det nödvändigt att så avväga bestämmelserna, att respektive kalkförbrukare, för så vitt så ske kan, utan att kalken i allt för hög grad fördyras, hänvisas till sin naturliga produktionsort för kalk.

En granskning av den inom geologiska undersökningen verkställda utredningen giver vid handen, att inom landet fyra större produktionsområden kunna särskiljas, nämligen:

- 1) Skåne,
- 2) Götaland,
- 3) Svealand, med undantag för Värmland, samt Gävleborgs län,
- 4) de fyra nordligaste länen.

Skåne är med hänsyn till kalktillgång så väl rustat, att någon fraktlindring för kalk genom statens hjälp för tillförsel till ort inom detta landskap från utanför liggande produktionsort icke torde vara av behovet påkallad.

Götaland hyser inom sig de synnerligen välbelägna kalkproduktionscentra i Väster- och Östergötland samt torde därför i fråga om kalk få anses vara som helhet betraktad självförsörjande. Statsbidrag för kalkfraktlindring från produktionsort inom andra delar av landet synes därför icke vara av behovet påkallat.

Svealand utgör tillsammans med Gävleborgs län likaledes ett naturligt produktionsområde för kalk. Inom detta område förekommer produktion dels av lågprocentig, billig alunskifferkalk, dels av högprocentig urkalk. Någon transport av kalk från Götaland för att fylla jordbrukets kalkbehov inom här ifrågavarande område synes icke vara behöflig i sådan utsträckning, att bidrag för ändamålet bör utgå av statsmedel. Ett undantag utgör emellertid Värmland. Detta landskap har endast närmast sin östra gräns några kalkförekomster och är för fyllande av sitt behov av jordbrukskalk huvudsakligen hänvisat till Närke eller Västergötland. Någon begränsning till ettdera av dessa landskap synes knappast skäligen kunna göras. Om, såsom ämbetsverken finna lämpligt, sådana bestämmelser utfärdas, att kalkfraktlindringsbidrag icke må utgå för frakt av kalk från Götaland till konsumtionsort inom Svealand och Gävleborgs län, bör således undantag göras i fråga om Värmland.

De fyra nordligaste länen utgöra med hänsyn till kalkfrågan en del av landet för sig. Genom särskilda åtgärder har det allmänna sökt att i möjligaste mån underlätta tillförseln av kalk till dessa läns jordbrukare. Särskilt hava åtgärder vidtagits i syfte att stimulera den lokala kalkproduktionen.

Såsom framgår av föreliggande utredning, är denna del av landet ingalunda fattig på kalkförekomster. Det gäller endast att på ett ändamålsenligt sätt tillgodogöra dessa. Hittills hava, trots de åtgärder, som vidtagits från statens sida, betydande mängder kalk med anlitande av statens fraktlindringsbidrag fraktats söderifrån till dessa orter. För att få Norrlands kalkfråga ordnad, synes det ämbetsverken vara nödvändigt, att det allmänna genom lämplig fraktpolitik och jämväl på annat sätt stöder de norrländska kalkproducenterna samt uppmuntrar tillgodogörandet av ännu icke utnyttjade kalkförekomster i denna del av landet.

Förhållandena på kalkmarknaden i de sydligare delarna av landet ha-

Naturliga produktions- och avsettningsområden.

va tydligen hittills verkat reglerande på kalkpriset i Norrland. Att utan vidare genom ändrad kalkfraktlindringspolitik utestänga kalken från de billiga produktionscentra inom landets sydligare delar skulle enligt ämbetsverkens förmenande vara att utsätta det norrländska jordbruket för fara att exploateras av kalkproducenterna i Norrland. Emellertid synes det ämbetsverken, som om en lösning av denna fråga borde kunna ernås genom avtal i prisfrågan med nu förefintliga kalkproducenter inom ifrågavarande del av landet. Inom de fyra nordligaste länen finnes för närvarande ett fåtal kalkproducenter, vilkas produktionskapacitet dock torde kunna tillfredsställa kalkbehovet inom orten. Överenskommelse med dessa kalkbruk borde kunna träffas om tillämpande av sådant kalkpris, att någon oskäligen höjning av kalkkostnaden för jordbruket icke komme till stånd. Redan nu konkurrera de norrländska bruken framgångsrikt med producenter från Södra Sverige på kalkmarknaden i Norrland. Enligt ämbetsverkens förmenande gäller det alltså att träffa en sådan överenskommelse om priset å jordbrukskalk inom Norrland, att konkurrens från sydligare kalkproduktionscentra skulle förhindras.

Inom geologiska undersökningen har gjorts en överslagsberäkning angående det kalkpris, som under rådande förhållanden borde anses ur denna synpunkt skäligt. Såsom utgångspunkt har därvid tagits priset å kalk i Västergötland, vilket enligt 1930 års statistik fritt respektive bruk, försäljningskostnader oberäknade, utgjorde 1 krona 8 öre per hektoliter. Den enligt sakens natur varierande vikten per hektoliter har här beräknats till 100 kilogram och halten CaO till 70 procent.

Undersökningen visar följande resultat:

Pris per 1,000 kilogram CaO vid västgötabruk (Torbjörntorp)	kronor 15: 40
Nettofrakt enligt tariff 14 per 1,000 kilogram CaO Torbjörntorp-Bräcke	» 11: 85
1,000 kilogram CaO från Torbjörntorps bruk kosta sålunda i Bräcke	» 27: 25
Frakt per 1,000 kilogram CaO Mattmar-Bräcke	» 5: —
Mattmars pris fritt bruket vid konkurrens per ton CaO	» 22: 25,

motsvarande ett pris av cirka 20 kronor per 1,000 kilogram nittioprocentig vara. Per ton CaO utgör således prisskillnaden mellan norrländskalken och västgötakalken å produktionsorten 6 kronor 85 öre eller i runt tal 7 kronor.

Skulle mot förmodan någon överenskommelse angående kalkprisen i övre Norrland icke kunna träffas, beräkna ämbetsverken kostnaderna för upprätthållande av konkurrens på Norrland genom tillförande av kalk söderifrån uppgå till 10,000—20,000 kronor årligen i form av ökade kalkfraktlindringsbidrag.

Som sagt avser det i statistiken redovisade priset för s. k. västgötakalk priset å produktionsorten utan hänsyn till försäljningskostnader och därmed förenade rabatter. Enligt vad ämbetsverken inhämtat spela dessa »mellanhandskostnader» ur kalkkonsumenternas synpunkt en betydande roll. Till belysande härav kan anföras, att under år 1930 Mattmars kalkbruk i konkurrens med västgötakalken tillämpade ett bruttopris per ton nittioprocentig kalk av 29 kronor fritt banvagn bruket. I detta pris hava inberäknats alla försäljningskostnader och rabatter till mellanhänder och köpare.

Därest den av ämbetsverken med hänsyn till jordbrukets kalkförsörjning föreslagna distriktsindelningen kommer till stand, medför detta givetvis en avsevärd inskränkning av den transport på statens bekostnad, som hittills ägt rum. Då ämbetsverken emellertid med hänsyn till förhållandena inom de olika distrikten finna det ur jordbrukets synpunkt erforderligt, att staten fortfarande träder emellan och genom fraktlindring underlättar kalkanskaffning till särskilt ogynnsamt belägna jordbruks-trakter, har det syntts nödvändigt att undersöka, vilka åtgärder, som kunna på detta område vidtagas, utan att statsverket alltför mycket betungas.

De svårigheter, som möta vid prövning av här förevarande frågor, sammanhånga så gott som uteslutande därmed, att kostnaderna för befraktning av kalk ställa sig så olika, allt efter som de i större eller mindre grad beröra enskilda järnvägar. Vid samtrafik mellan statens och enskilda järnvägar tillkomma — utöver den i förhållande till den befraktade vägsträckan gällande samtrafiktaxan — särskilda, de enskilda järnvägarna tillkommande extra frakttillägg av olika slag, nämligen banavgifter och övergångsavgifter. Vid övergång från smalspårig till bredspårig järnväg eller tvärtom kommer härtill omlastningsavgift. Dessa avgifter spela en betydande roll för fraktkostnaden för kalk.

De s. k. övergångsavgifterna eller de gamla ordinarie banavgifterna hava städse inräknats bland de fraktavgifter, varå fraktlindring finge beräknas. Jämväl banavgifterna — förr benämnda extra banavgifter — hava, sålänge dylika avgifter fått uttagas vid befraktning av jordbrukskalk, varit föremål för fraktlindring. 1930 års riksdag beslutade emellertid, att fraktlindring finge utgå endast å halva banavgifterna. Som redan anförts, har 1931 års riksdag ifrågasatt borttagandet av rätten till fraktlindring jämväl å den återstående delen av banavgifterna.

Om ämbetsverken icke äro oriktigt underrättade, saknade de enskilda järnvägarna tidigare rätt att vid befraktning av jordbrukskalk uttaga extra banavgifter. Först på senare tider och till följd av de ekonomiska svårigheter, vari de enskilda järnvägarna råkat, torde sådan rätt hava medgivits, ett medgivande, som i praktiken kunnat utnyttjas endast till följd därav, att dessa banavgifter i regel kommit att täckas av statsbidrag till kalkfraktlindring.

I skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet hava Hj. Nilsson m. fl. — under framhållande, att de enskilda järnvägarna i Västergötland utnyttjade medgiven banavgift genom fraktrestitution åt vid dessa järnvägar belägna kalkbruk, varigenom en illojal konkurrens möjliggjordes — hemställt, att de enskilda järnvägarnas rätt att uttaga banavgifter vid transport av kalk måtte helt indragas. Av handlingarna i ärendet framgår, att länsstyrelsen i Mariestad är av samma uppfattning. Lantbruksstyrelsen, som denna dag i ärendet avgivit infordrat yttrande, har däri anfört, att då ifrågavarande banavgifter tydligen av de järnvägar, för vilka de skulle spela största rollen, icke användes för avsett ändamål, rätten att uttaga dessa avgifter borde indragas.

Ämbetsverken finna, att en indragning av rätten att uttaga dessa banavgifter ur jordbrukets synpunkt skulle vara i hög grad önskvärd. Därigenom skulle lättnad vinnas vid kalktransport jämväl på kortare avstånd, samtidigt som frågan om statsbidrag till dessa banavgifter bragtes ur världen.

Omlastningskostnaderna hava aldrig ingått bland de fraktkostnader,

vara fraktlindring kunnat utgå. Framställningar i syfte att så måtte ske, hava emellertid vid olika tidpunkter gjorts. Så föreligger för närvarande en hos jordbruksdepartementet gjord framställning härom från Dämmans kalkbruk och aktiebolaget Kinnekulle kalk, en framställning, varöver lantbruksstyrelsen genom särskild remiss anbefallts att avgiva yttrande.

Ur kalkbefraktningssynpunkt spela alla dessa extra fraktkostnader givetvis en viktig roll. Så som kalkfraktlindringarna för närvarande utgå, hava de ur jordbrukssynpunkt med undantag för omlastningsavgifterna mindre intresse, då de i huvudsak täckas av statsmedel. Ur statsekonomisk synpunkt är deras roll däremot så mycket mera betydelsefull. Det ur statsfinansiell synpunkt enklaste sättet att lösa frågan vore givetvis att taga steget fullt ut och borttaga alla fraktlindringsbidrag på extra fraktaavgifter, således icke blott, såsom av riksdagen ifrågasatts, på de s. k. banavgifterna, utan jämväl på övergångsavgifterna. Genom en sådan åtgärd skulle givetvis varje möjlighet att i illojal konkurrens utnyttja statsbidraget vara utesluten och kalkkonsumenterna vara hänvisade till sina naturliga produktionsområden. Ämbetsverken, som i detta sammanhang anse sig hava att taga hänsyn till förhållandena på området uteslutande ur jordbruks- och statsfinansiell synpunkt, skulle icke tveka att föreslå en sådan förenkling av kalkfraktlindringsfrågan, därest icke därigenom vissa betydande jordbruksorter, framför allt inom Småland och Dalsland, vilka äro helt och hållet hänvisade till enskilda banor i hemorten, skulle komma att allt för hårt belastas. Det har därför synts ämbetsverken önskvärt att finna en form, som skapar största möjliga rättvisa jämväl åt de ur kalkförsörjningssynpunkt illa belägna jordbruken, utan att därigenom möjlighet öppnas för kalkbruk att genom utnyttjande av fraktlindring göra intrång på andras naturliga avsättningsområden. En sådan form hava ämbetsverken ansett sig finna i ett system, som tager hänsyn icke endast till fraktkostnaden utan jämväl beaktar, i vad mån denna kostnad faller inom produktions- eller konsumtionsområdets rayon. Ämbetsverken hava därvid ansett sig till den förra rayonen böra hänföra de enskilda järnvägar, som falla inom de 120 kilometers fraktväg, som ligga närmast avsändningsstationen. En sådan skulle i hög grad medverka till ett bibehållande av kalkbrukens naturliga avsättningsområden.

*Ämbets-
verkens
förslag.*

Såsom allmän regel vilja ämbetsverken föreslå, att — utöver gällande samtrafikstaxa — inga extra avgifter, som belöpa sig på de närmast produktionsorten liggande 120 kilometer fraktväg, må medräknas vid utmätande av statlig fraktlindring. Alla fraktaavgifter, utom överförings- och omlastningsavgifter, men med inberäkning av sådana banavgifter, vilka belöpa sig på fraktväg, liggande utom ovan angiven gräns, skulle inräknas bland de kostnader, för vilka fraktlindring må utgå. Att låta statsbidrag utgå jämväl för omlastningsavgift, vilken avgift icke ingår i samtrafikstaxan, möter enligt uppgift från järnvägsstyrelsen synnerligen stora praktiska svårigheter, varför ämbetsverken icke anse sig kunna föreslå en dylik åtgärd.

För närvarande är den befraktningsgräns, under vilken statsbidrag icke får utgå, bestämd till 5 kronor per ton kalkningsmedel, beräknat efter tariff 13. Enligt ämbetsverkens förmenande är det visserligen ur statlig synpunkt önskvärt, att kalkbefraktning så vitt möjligt sker i fulla vagnslaster, då befraktning kan ske efter tariff 14. Enligt vad ämbetsverken inhämtat hos järnvägsstyrelsen möter emellertid en obligatorisk användning

av denna tariff vissa tekniska svårigheter. Ämbetsverken vilja därför föreslå, att frakten liksom hittills beräknas efter tariff 13, men att fraktgränsen för statsbidrags utgående med hänsyn till statsfinansiella synpunkter sättes till 6 kronor, ett belopp som närmast motsvarar en lägsta fraktgräns av 5 kronor vid befraktning enligt tariff 14.

Nu utgående fraktlindringsbidrag växa progressivt efter särskild, av Kungl. Maj:t fastställd skala. Säsom redan framhållits finna ämbetsverken det med hänsyn till nödvändigheten, att den lågprocentiga kalken icke på statens bekostnad beredes en privilegierad ställning, nödvändigt, att fraktlindringsbidrag beräknas endast på den del av frakten, som avser ren kalk (CaO). För lågprocentig kalk kommer detta att medföra en i stort sett skälig anpassning av fraktkostnaden efter fraktvägen. Emellertid synas starka skäl tala för, att ytterligare en del av fraktkostnaden må falla på befraktaren. Ämbetsverken hava efter noggrann prövning kommit till den uppfattningen, att, för uppnående av en skälig differentiering av den verkligen erlagda fraktkostnaden, jämväl 10 procent av den fraktkostnad, som tariffenligt belöper sig på den rena kalken, bör betalas av befraktaren och fraktlindringen sålunda utgå med 90 procent av den frakt, som belöper sig på den rena kalken.

Ett sådant system för fraktlindringens utgående bör enligt ämbetsverkens förmenande i praktiken ställa sig jämförelsevis enkelt. Vid frakt av t. ex. ett kalkningsmedel med en halt av 70 procent CaO skulle fraktlindringen utgå med 70 procent av 90 procent eller 63 procent av den fraktkostnad, varmed frakten överstiger den lägsta fraktgräns, vid vilken fraktlindringsbidrag utgår. Vid befraktning av ett kalkningsmedel med en halt av 90 procent CaO skulle fraktlindringen utgå med 90 procent av 90 procent eller 81 procent av samma fraktkostnad. Av bilagda fig. I, varå verkningarna av det nu föreslagna systemet, jämfört med det nu tillämpade, klargjorts medelst kurvor, torde framgå, att för den sjuttioprocentiga kalken (västgötakalk) det förra systemet till sina verkningar nära ansluter sig till det senare. För dem åter, som använda mera högprocentiga kalkningsmedel, medför det nu föreslagna systemet, säsom kurvorna jämväl angiva, givna fördelar, om man fränser den särställning, som under senaste tiden gällt ifråga om kalkbefraktning inom Norrland, en särställning som enligt ämbetsverkens förmenande skulle upphöra i och med genomförandet av den ovan föreslagna uppdelningen av landet i särskilda kalkdistrikt.

Redan förut hava ämbetsverken i korthet berört verkningarna av det system för fraktlindring, som här framförts. För att närmare belysa frågan har inom geologiska undersökningen uppgjorts en del tabeller med utgångspunkt från såväl gällande som ovan föreslagna bestämmelser med en lägsta fraktgräns av 6 kronor per ton, men i övrigt med tillämpning av tariff 13.

Till en början har här en jämförelse gjorts vid befraktning å statens järnvägar, det vill säga, vid tillämpning av enbart gällande samtrafikstaxa. Jämförelsen göres enklast genom en grafisk framställning, fig. I, som utvisar dels den totala fraktkostnaden på olika distanser, dels ock fraktbeloppets storlek med fraktlindring (konsumentens frakt) efter det nuvarande och efter det föreslagna systemet. Kostnaderna vid befraktning av två kalksorter, nämligen med en halt av 70 procent respektive 90 procent ren kalk, äro illustrerade. Kostnaden är beräknad per ton ren kalk (CaO).

*Jämförelse
mellan de
olika frakt-
lindrings-
systemens
verkningar.*

Efter det nuvarande systemet börjar fraktlindringen vid en minimifrakt av 5 kronor enligt tariff 13. För 70 procent vara har köparen då betalt 7 kronor 14 öre per ton CaO, och för 90 procent vara 5 kronor 56 öre. Vid dessa belopp börjar fraktlindring utgå och konsumentens frakttillägg för vidare befraktning framgå av de blå kurvorna.

Enligt det föreslagna systemet är minimifrakten föreslagen till 6 kronor enligt tariff 13, vilket motsvarar 8 kronor 57 öre per ton CaO för 70 procent vara och 6 kronor 67 öre 90 procent. Här vidtager fraktlindring och konsumentens frakt per ton CaO framgår av de röda kurvorna.

För att illustrera de mera invecklade förhållanden, som inträda, då övergångar till olika järnvägar förekomma, synes det lämpligt att utvälja konkreta fall.

Fall 1. Om kalk antages fraktad till Lessebo från Haggården på Kinnekulle och från Torbjörntorp å Falbygden och konsumentens frakt vid olika punkter å sträckan uträknas för de båda systemen, framgår resultatet av beräkningen utav tab. 2.

Såsom synes har konsumentens fraktkostnad ökat i Lessebo för Torbjörntorp med 1 krona 30 öre per ton kalkningsmedel men för Kinnekullekalken från Haggården med 3 kronor 30 öre. Konkurrensmöjligheterna för Kinnekulle hava blivit försämrade i förhållande till det nuvarande systemet. De naturliga avsättningsförhållandena hava återställts.

Fall 2. Om kalk antages fraktad till Billingsfors i Dalsland från Falbygden och Kinnekulle, är motsvarande beräkning framställd i tab. 4.

Enligt det nuvarande systemet är frakten från Torbjörntorp billigast. Den är något dyrare från Gössäter och Kinneklevakalken hava fått ett så avsevärt statsbidrag, att den icke blir mer än omkring 2 kronor dyrare än Torbjörntorpkalken i frakt. Med det föreslagna systemet bliva Torbjörntorpkalk och Gössäterkalk ungefär jämställda, men Kinneklevakalken har blivit så dyr, att den ej är konkurrensduglig.

Fall 3. Som tredje fall har valts ett dyrområde i Östergötland. Förutsättning är, att kalk från olika bruk fraktats till Västervik. De antagna bruken äro: Torbjörntorp, Borghamn, Doverstorp och Vreta kloster. I tab. 5 är fraktkostnaden utan och med fraktlindring enligt nuvarande system uträknad. Tab. 6 upptager en jämförelse av frakten mellan det nuvarande systemet och det föreslagna.

Av förstnämnda tabell framgår, att utan fraktlindring, om däri angiven frakt uträknas per ton CaO, vilket i detta exempel är riktigast, då halten ren kalk är olika för respektive bruk. Doverstorpalken är den billigaste i Västervik. Torbjörntorpkalken kan över huvud taget icke ifrågakomma, emedan fraktkostnaden ställer sig nära dubbelt så dyr.

Med fraktlindring enligt det nuvarande systemet är fortfarande Doverstorpalken billigast, men den stora skillnaden av cirka 8 kronor mellan Torbjörntorpkalk och Doverstorpalk reduceras till knappast 4 kronor. Kalk från Vreta kloster och Borghamn blir jämnställd, under det att utan fraktlindring en skillnad på 1 krona 20 öre föreligger.

En jämförelse mellan det nuvarande och det föreslagna systemet utvisar, att fraktkostnaden enligt det senare systemet blir något större eller omkring 50 öre för Doverstorpalk och omkring 1 krona 10 öre för Torbjörntorpkalk. Fraktkostnaderna enligt det föreslagna systemet stå emellertid i en bättre relation till kostnaderna utan fraktlindring än enligt det nu gällande systemet.

En exakt beräkning av de kostnader, som en kalkfraktlindring enligt ovan framlagda förslag skulle komma att medföra, är av lätt insedda skäl icke möjlig att utföra.

Inom geologiska undersökningen har dock en överslagsberäkning verkställt, grundad på det antagandet, att kalkförbrukningen inom olika delar av landet står i likformig relation till det beräknade kalkningsbehovet. Efter en uppskattning av de mängder kalk, som inom varje område kunna beräknas bliva fraktade från mera avlägset belägna produktionsorter (fraktlindrad kalk), och sådan, som hämtats från mera närbelägna produktionsorter, har följande beräkning angående statens sannolika utgifter för kalkfraktlindring uppgjorts:

För västgötakalk, fraktad till:

Västergötland	kronor	8,000	
Dalsland-Bohuslän	»	31,000	
Halland	»	17,000	
Jönköpings län	»	9,000	
Kronobergs »	»	23,000	
Blekinge »	»	8,000	
Kalmar »	»	30,000	
Östergötlands »	»	12,000	
Värmlands »	»	30,000	kronor 168,000

För skånsk kalk	»	4,000	
» östgötakalk	»	2,000	
» kalk från bruk i Svealand	»	40,000	
» jämtlandskalk	»	58,000	

Summa kronor 272,000.

Vissa av dessa siffror torde vara väl låga, andra åter väl höga; slutsumman torde snarare vara för hög än för låg. En noggrannare beräkning skulle tvivelsutan hava kunnat utföras med ledning av järnvägarnas uppgifter om transporten av jordbrukskalk till de enskilda stationerna. En bearbetning av hela detta material skulle emellertid säkerligen hava blivit särdeles tidsödande och resultatet därav knappast motsvarat det därmed förenade arbetet.

Givet är, att med nu föreslagen beräkningsgrund för fraktlindringsbidrag en del av de förbrukare utav jordbrukskalk, som nu erhålla fraktlindringsbidrag, icke vidare skulle komma i åtnjutande därav. Skall en avskrivning och reglering av fraktlindringsbidragen kunna genomföras, är detta emellertid oundvikligt. Ur allmän jordbruksekonomisk synpunkt innebär det föreslagna förfaringssättet den stora fördelen, att priset å jordbrukskalk ingestädes skulle komma att ställa sig abnormt högt.

För en fullständig jämförelse mellan det nuvarande och det föreslagna systemets verkningar är det icke enbart tillräckligt att såsom i det föregående jämföra statsutgifterna och fraktkostnaderna, utan hänsyn måste även tagas till jordbrukets merutgifter på grund av kalkprisets sannolika förändringar.

Den genomsnittsfördyring, som det föreslagna systemet kan väntas medföra, torde kunna uppskattas till omkring 1 krona per ton CaO, huvudsakligen beroende på ökad fraktkostnad. Anmärkningsvärt undantag utgör västra Sverige, där fördyringen sannolikt skulle komma att uppgå till 2 kronor. I Skåne åter, där nuvarande bestämmelser om kalkfraktlindring

icke inverka på kalkpriset, är det föga troligt, att någon som helst förändring skulle komma att inträffa.

Den direkta fraktökningen för jordbruket genom det minskade statsbidraget har beräknats till cirka 90,000 kronor. Skulle vissa bruk, särskilt mellansvenska, höja sina kalkpris på grund av ändrade konkurrensförhållanden, kan jordbruket härigenom komma att få vidkännas en ytterligare fördyring med omkring 20,000 kronor.

Då det statsanslag, som vid genomförande av det föreslagna systemet skulle erfordras, eller omkring 272,000 kronor, beräknats i överkant, anse ämbetsverken, att beloppet lämpligen kan bestämmas till 250,000 kronor. På grund av sin natur läser anslaget i likhet med vad som nu är fallet, böra anvisas i form av extra förslagsanslag.

Anmärkas må, att vid ifrågavarande beräkningar jämväl banavgifter, som falla utom 120 kilometersgränsen medtagits. Skulle, såsom ovan ifrågasatts, järnvägarnas rätt att för jordbrukskalk uttaga banavgifter bortfalla, komme detta att medföra en avsevärd inskränkning av anslagsbehovet.

Såsom redan anförts innebär här föreliggande förslag en viss avskrivning av systemet med fraktlindringsbidrag, bland annat förhöjning i den lägsta fraktgränsen för fraktlindringsbidrags utgående. Ämbetsverken hava övervägt lämpligheten av att med hänsyn till den nuvarande statsfinansiella situationen och den sparsamhet, som med anledning därav anbefallts, föreslå en ytterligare förhöjning av denna lägsta fraktgräns. Skulle denna gräns höjas med ytterligare 50 öre eller till 6 kronor 50 öre per ton CaO, skulle detta enligt av geologiska undersökningen gjorda beräkningar möjliggöra en sänkning av det erforderliga anslagsbeloppet med 100,000 kronor, varigenom sålunda endast cirka 150,000 kronor skulle erfordras. Med hänsyn till jordbrukets allmänna tryckta läge hava ämbetsverken dock icke nu velat föreslå en sådan ytterligare begränsning.

Garanti av
kalkhalt och
kontroll där-
över.

Såsom ett betydelsefullt led i det av ämbetsverken ovan framlagda förslaget ingår, att vederbörande kalkproducenter skulle åtaga sig vissa garantier ifråga om kalkhalten i levererade kalkningsmedel, samt att uppfyllandet av sålunda åtagna förpliktelser skulle underkastas kontroll. Den för en sådan kontroll från det allmännas sida erforderliga provtagningen av levererad jordbrukskalk, synes — på sätt som sker ifråga om kontrollen över efterlevnaden av bestämmelserna ifråga om utsädesvara av frö — kunna uppdragas åt hushållningssällskapens jordbrukskonsulenter eller vandringsrättare. Ämbetsverken förutsätta, att hushållningssällskapen beredvilligt skola ställa sina tjänstemän till förfogande för ändamålet, då dessas arbete med ifrågavarande provtagning synes blive av ringa omfattning och i allmänhet kunna utövas i samband med i tjänsten företagna resor i annat syfte. Dylik provtagning borde emellertid kunna verkställas jämväl genom den kemiska kontrollanstalt, som skulle hava att undersöka de tagna proven, det vill säga de statsunderstödda kemiska stationerna och kemisk växtbiologiska anstalten i Luleå.

Å statsverket torde ifråga om förevarande kontroll endast ankomma att i analogi med vad som är fallet med vissa andra liknande kontrollåtgärder — exempelvis ostkontrollen — ersätta kostnaderna för verkställandet av de kemiska undersökningarna. Kostnaderna härför synas icke behöva blive betydande. Antalet producenter av jordbrukskalk torde icke överstiga ett sextiotal. Om varje producents produkter beräknas blive prov-

tagna ett tiotal gånger årligen, skulle hela antalet analyser, för vilka staten hade att gälda kostnaden, uppgå till 600. Då ersättningen torde kunna fastställas till det belopp för varje undersökt prov, som taxeenligt skall utgå, eller 3 kronor, skulle hela kostnaden icke behöva uppgå till mer än cirka 1,800 kronor. Något särskilt belopp för detta ändamål synes ämbetsverken knappast behöva äskas, utan endast medgivande för Kungl. Maj:t böra av riksdagen utverkas, att i mån av behov jämväl för detta ändamål anlita anslaget till kalkfraktlindring.

Säljare av kalk, för vilken fraktlindring skulle kunna utgå enligt förestående förslag, bör åläggas att tillställa vederbörande järnvägsstation en enligt fastställt formulär upprättad följsedel, undertecknad av såväl säljare som köpare och innehållande uppgift bland annat angående såväl kalkningsmedlets kalkhalt som pris per ton ren kalk. Förslag till formulär för sådan följsedel bifogas (bil. 7). Vederbörande järnvägsstation skulle hava att insända respektive följsedlar till järnvägsstyrelsen, genom vars förmedling lantbruksstyrelsen eller annan lämplig myndighet bör få del av de angivna prisuppgifterna. Med ledning härav skulle utarbetas en lokal prisstatistik, som skulle genom vederbörande hushållnings-sällskap undan för undan offentliggöras.

Därest, såsom ämbetsverken i det föregående förutsatt, statens omkostnader för fraktlindring för jordbrukskalk efterhand skola kunna minskas för att eventuellt slutligen alldeles upphöra, är det emellertid, såsom av det ovan anförda torde framgå, oundgängligt, att befintliga, utnyttjningsbara kalkförekomster i landets olika delar komma till användning. Det torde vara både ett jordbruks- och statsintresse, att åtgärder i syfte att utnyttja sådana fyndigheter underlättas. Då anläggningar för tillgodogörande av sådana fyndigheter kräva avsevärda kapital, synes det ligga närmast till hands, att statsverket genom tillhandahållande av lånemedel till skälig ränta underlättar den erforderliga kapitalanskaffningen. Som skälig ränta vilja ämbetsverken i detta fall föreslå den ränta, som tillämpas vid lån från statens mejerilånefond eller 4 $\frac{1}{2}$ procent.

Lån från en sådan fond bör enligt ämbetsverkens förmenande kunna utgå för alla slag av anläggningar i syfte att tillgodogöra för lantbrukets behov förefintliga kalkförekomster, således jämväl mesaförekomster, ävensom till utbyggande av förefintlig, i förhållande till producents försäljningsområde otillräcklig anläggning.

Bestämmelserna angående lån från fonden synas ämbetsverken med hänsyn till lånens allmänna betydelse i huvudsak böra överensstämma med föreskrifterna angående lån från mejerilånefonden. Dylika lån, som synas böra beviljas av Kungl. Maj:t, böra emellertid kunna utgå såväl till kooperativ sammanslutning bland lantmännen som till bolag eller enskild företagare, som är villig att underkasta sig av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser. Sistnämnda villkor synes böra föreskrivas med hänsyn till önskvärdheten av att statsmedel endast utnyttjas för anläggningar, vilkas ägare äro villiga att medarbeta vid fullföljandet av det allmännas planer för en rationell kalkförsörjning av jordbruket.

Någon verklig beräkning av den omfattning, vari en sådan fond — som synes böra benämnas *statens kalkbrukslånefond* — skulle komma att tagas i anspråk, är givetvis omöjlig att verkställa. Enligt ämbetsverkens bedömande bör emellertid för budgetåret 1932/1933 för ändamålet avsättas högst 1.000.000 kronor.

Kalkbruks-
lånefond.

*Ifrågasatta
ytterligare
utredningar.*

I det föregående hava ämbetsverken redan framhållit, att vissa frågor, som beröra jordbrukets kalkförsörjning, tarva ytterligare utredning.

Sålunda har framhållits behovet av en mera omfattande inventering av den svenska åkerjordens reaktionsförhållanden i syfte att möjliggöra en rationellare kalkning. Helst borde enligt ämbetsverkens förmenande all svensk åkerjord underkastas en systematisk undersökning i förevarande avseende. En sådan skulle emellertid kräva årtionden och medföra så betydande kostnader, att ämbetsverken i detta sammanhang och under nuvarande förhållanden måste inskränka sig till att påvisa önskvärdheten därav.

Av om möjligt ännu större ekonomisk betydelse synes en utredning av lönsamheten utav åkerjordens kalkning under olika förhållanden vara. Av vad redan anförts och ytterligare framgår av den inom geologiska undersökningen verkställda utredningen, torde vara ådagalagt, att denna fråga icke kan anses tillfredsställande löst, utan tarvar noggrann, på omfattande försök grundad utredning. Enligt ämbetsverkens förmenande lär det närmast böra ankomma på centralanstalten för försöksväsendet på jordbruksområdet att verkställa en sådan utredning, ävensom att, därest utredningen icke kan verkställas med anlitande av anstaltens ordinarie anslag, utverka särskilt anslag för ändamålet.

Med hänsyn till den betydande roll, mesaförekomsterna kunna komma att spela för jordbrukets kalkförsörjning, synes, såsom redan anförts, en utredning angående lämpligaste sättet för dessa förekomsters tillgodogörande nödvändig. Denna fråga är av mera rent teknisk än jordbruksteknisk art. Den sakkunskap, en sådan utredning kräver, torde enligt ämbetsverkens förmenande närmast falla inom ingenjörsvetenskapsakademiens verksamhetsområde. Ämbetsverken hava sig emellertid icke bekant, vilka ekonomiska möjligheter, som tilläventyrs stå akademien till buds för utförande av en dylik utredning. Uteslutet synes icke vara, att den industri, som möjligen skulle draga ekonomisk fördel av mesans tillgodogörande, nämligen sulfatindustrin, kunde hava intresse av att ekonomiskt stödja en undersökning av denna art. Skulle emellertid ingenjörsvetenskapsakademien erhålla uppdrag att verkställa den här ifrågasatta utredningen, torde det givetvis ankomma på akademien att undersöka de ekonomiska förutsättningarna för dess genomförande och, därest så skulle visa sig erforderligt, göra framställning om erforderliga medel.

I anslutning till vad sålunda anförts och — för lantbruksstyrelsens del — under hänvisning till styrelsens skrivelse den 31 augusti 1931 till Kungl. Maj:t angående anslagsäskanden hos 1932 års riksdag, punkterna 55 och 81, få ämbetsverken hemställa, att Kungl. Maj:t tacktes

dels föreslå riksdagen

att till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg samt å statens automobilinje i norra Tornedalen av kalkningsmedel för jordbrukets behov m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med ovan anförda grunder anvisa för budgetåret 1932/1933 ett extra förslagsanslag av 250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att därav bevilja ersättning för undersökning i kontrollsyfte av kalkhalten i saluhållen vara,

att besluta, att en fond, benämnd statens kalkbrukslånefond, skall inrättas, från vilken fond lån må utlämnas till ekonomisk förening, bolag eller enskild företagare till utförande av anläggningar för kalkförekomsters utnyttjande i syfte att tillgodose jordbrukets kalkbehov,

ett medgiva, att lån ur statens kalkbrukslånefond må utlämnas i huvudsaklig överensstämmelse med ovan angivna grunder, samt

ett såsom kapital för statens kalkbrukslånefond anvisa å riksstaten för budgetåret 1932/1933 bland utgifter för kapitalökning under rubrik statens utlåningsfonder ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor,

och dels uppdraga åt centralanstalten för försöksväsendet på jordbruksområdet att verkställa fullständig utredning angående lönsamheten av åkerjordens kalkning under olika förhållanden,

och dels uppdraga åt ingenjörsvetenskapsakademien att verkställa undersökning rörande lämpligaste sättet för ekonomiskt tillgodogörande av mesaförekomster för jordbrukets kalkbehov.

Handlingarna i ärendet bifogas.

Stockholm den 9 november 1931.

Underdånigst

för lantbruksstyrelsen:

Erik Insulander.

för Sveriges geologiska undersökning:

Axel Gavelin.

Elis Bjurstedt.

Simon Johansson.

Georg von Zweigbergk.

Tabell 1. Avgifter¹ för transport av

Kalkbruk	Järnvägssträcka	Ägare (jvab eller staten)	Spår- vidd m.	Längd i km.		Avgifter i kr./ton	
				ifråga- va- rande sträcka	tillhopa med före- gående sträckor	ban- avgift	avgift för omlastning till jv med annan spårvidd
Haggården	Haggården—Kinnemalma	Malma—Kinnekulle	0.600	2	2	—	—
	(Malma)—Skara	Västerg.—Göteborgs	0.891	23	25	1.00	0.50
	(Skara)—Stenstorp	Lidköping—Skara— Stenstorp	0.891	28	53	2.20	0.50
	(Stenstorp)—Alvesta	Staten	1.485	214	267	2.20	1.00
	(Alvesta)—Växjö	Växjö—Alvesta	1.485	18	285	2.20	1.00
	(Växjö)—Lessebo	Karlskrona—Växjö	1.485	34	319	2.20	1.00
	Haggården—Lessebo	—	—	—	319	2.20	1.00
Tornbjörntorp	Tornbjörntorp—Falköping	Staten	1.485	7	7	—	—
	(Falköping)—Alvesta	»	1.485	198	205	—	—
	(Alvesta)—Växjö	Växjö—Alvesta	1.485	18	223	—	—
	(Växjö)—Lessebo	Karlskrona—Växjö	1.485	34	257	—	—
	Tornbjörntorp—Lessebo	—	—	—	257	—	—

¹ Kumulativ beräkning. — ² Siffran inom parentesen anger det statsbidrag, som skulle

Tabell 2. Fraktbidrag av statsmedel i kr/ton enligt

Kalkbruk	Järnvägssträcka	Längd i km. till- hopa med föregående sträckor	Banavgift å ifråga- varande sträcka	Avgift för omlast- ning till jv med annan spårvidd	Totalfrakt utan statsbidrag	Stats- bidrag enligt nuvarande system
Haggården	Haggården—Kinnemalma	2	—	—	1.60	—
	(Malma)—Skara	25	1.00	0.50	4.40	¹ (1.30)
	(Skara)—Stenstorp	53	1.20	—	7.50	¹ 2.10(2.70)
	(Stenstorp)—Alvesta	267	—	0.50	14.00	5.80
	(Alvesta)—Växjö	285	—	—	15.20	6.80
	(Växjö)—Lessebo	319	—	—	16.60	8.00
	Haggården—Lessebo	319	2.20	1.00	16.60	8.00
Tornbjörntorp	Tornbjörntorp—Falköp.	7	—	—	1.60	—
	(Falköping)—Alvesta	205	—	—	7.20	1.50
	(Alvesta)—Växjö	223	—	—	8.40	2.60
	(Växjö)—Lessebo	257	—	—	9.80	3.70
	Tornbjörntorp—Lessebo	257	—	—	9.80	3.70

¹ Siffran inom parentes anger det statsbidrag, som skulle utgå om frakten uppgått till fraktlindrad avgift.

(10* 14) (10* 14) (10* 14) (10* 14) (10* 14) (10* 14) (10* 14) (10* 14) (10* 14) (10* 14)

kalk på järnväg till Lessebo från

enligt gällande taxor			Statsbidrag i kr./ton till				Summa statsbidrag	Konsumentens fraktagift i kr./ton	
summa ban- och omlastningsavgifter	frakt enligt tariff 13	summa avgifter	banavgift	avgift vid övergång till jv tillhörande annat jvab	summa ban- och övergångsavgifter	fraktagift		utan statsbidrag	med statsbidrag
—	1.60	1.60	—	—	—	—	—	1.60	—
1.60	2.90	4.40	² (0.50)	² (0.80)	² (1.30)	—	² (1.30)	4.40	—
2.70	4.80	7.50	² (1.10)	² (1.60)	2.10	—	2.10	7.50	5.40
					² (2.70)		² (2.70)		
3.20	10.80	14.00	1.10	2.40	3.50	2.30	5.80	14.00	8.20
3.20	12.00	15.20	1.10	3.20	4.30	2.50	6.80	15.20	8.40
3.20	13.40	16.60	1.10	4.00	5.10	2.90	8.00	16.60	8.60
3.20	13.40	16.60	1.10	4.00	5.10	2.90	8.00	16.60	8.60
—	1.60	1.60	—	—	—	—	—	1.60	—
—	7.20	7.20	—	—	—	1.50	1.50	7.20	5.70
—	8.40	8.40	—	0.80	0.80	1.80	2.60	8.40	5.80
—	9.80	9.80	—	1.60	1.60	2.10	3.70	9.80	6.10
—	9.80	9.80	—	1.60	1.60	2.10	3.70	9.80	6.10

utgått, om kalken transporterats för statsbidrags utgående stadgad minimisträcka.

olika system vid kalktransport till Lessebo från

Statsbidrag enligt nya systemet								Konsumentens fraktagift		
Icke fraktlindrade avgifter				Fraktlindrad avgift ²	Kalkmedlets halt av CaO	Fraktlindrad avgift pr ton CaO	Statsbidrag (90 % av nästföreg. belopp)	utan statsbidrag	med statsbidrag enl. nuvarande system	med statsbidrag enl. nya systemet
transport- och övergångsavgifter	banavgift	omlastningsavgift	summa							
1.60	—	—	1.60	—	70	—	—	1.60	—	—
2.90	1.00	0.50	4.40	—	70	—	—	4.40	—	—
4.80	2.20	0.50	7.50	—	70	—	—	7.50	5.40	—
6.00	2.20	1.00	9.20	4.80	70	3.36	3.02	14.00	8.20	10.98
6.00	2.20	1.00	9.20	6.00	70	4.20	3.78	15.20	8.40	11.42
6.00	2.20	1.00	9.20	7.40	70	5.18	4.66	16.60	8.60	11.94
6.00	2.20	1.00	9.20	7.40	70	5.18	4.66	16.60	8.60	11.94
1.60	—	—	1.60	—	70	—	—	1.60	—	—
6.00	—	—	6.00	1.20	70	0.84	0.75	7.20	5.70	6.45
			(3.80)							
6.00	—	—	6.00	2.40	70	1.68	1.55	8.40	5.80	6.85
			(3.80)							
6.00	—	—	6.00	3.80	70	2.66	2.39	9.80	6.10	7.41
			(3.80)							
6.00	—	—	6.00	3.80	70	2.66	2.39	9.80	6.10	7.41
			(3.80)							

stadgat minimibelopp. — ² Fraktlindrad fraktagift = totalfrakt utan statsbidrag minus icke

Tabell 3. Avgifter¹ för transport av kalk

Kalkbruk	Järnvägssträcka	Ägare (jvab. eller staten)	Spår- vidd m.	Längd i km.		Avgifter i kr./ton	
				ifrä- gava- rande sträcka	tillhopa med före- gående sträckor	ban- avgift	avgift för omlastning till jv med annan spårvidd
<i>Kinnekleva</i>	Kinnekleva—Källby	Lidköpings stad	0.891	9	9	1.50	—
	(Källby)—Lidköping	Västergötl.—Göteb.	0.891	9	18	2.50	—
	(Lidk.)—Håkantorp	Lidköpings stad	0.891	28	46	3.50	—
	(Håkantorp)—Öxne- red	Uddev.—Vänersb.— Herrlj.	1.485	41	87	4.00	0.50
	(Öxnored)—Mellerud	Bergslagernas jv.	1.485	41	128	4.00	0.50
	(Mellerud)—Billings- fors	Dal—Västra Värm- land	1.485	38	166	5.00	0.50
	<i>Kinneulle—Billings- fors</i>	—	—	—	166	5.00	0.50
<i>Gössäter</i>	Gössäter—Troll- hättan	Västergötl.—Göte- borg	0.891	110	110	1.00	—
	(Trollhättan)—Melle- rud	Bergslagernas jv.	1.485	51	161	1.00	0.50
	(Mellerud)—Billings- fors	Dal—Västra Värm- land	1.485	38	199	2.00	0.50
	<i>Gössäter—Billings- fors</i>	—	—	—	199	2.00	0.50
<i>Torbjörn- torp</i>	Torbjörntorp—Herr- ljunga	Staten	1.485	41	41	—	—
	(Herrlj.)—Öxnored	Uddev.—Vänersb.— Herrlj.	1.485	69	110	0.50	—
	(Öxnored)—Mellerud	Bergslagernas jv.	1.485	41	151	0.50	—
	(Mellerud)—Billings- fors	Dal—Västra Värm- land	1.485	38	189	1.50	—
	<i>Torbjörnt.—Billings- fors</i>	—	—	—	189	1.50	—

¹ Kumulativ beräkning. — ² Siffran inom parentes anger det statsbidrag, som skulle

på järnväg till Billingsfors från

enligt gällande taxor			Statsbidrag i kr./ton				Summa statsbidrag	Konsumentens fraktagift i kr/ton	
summa ban- och omlastningsavgifter	frakt enligt tariff 13	summa avgifter	banavgift	avgift vid övergång till jv. tillhörande annat jvab.	summa ban- och övergångsavgifter	fraktagift		utan statsbidrag	med statsbidrag
1.50	1.60	3.10	² (0.75)	—	² (0.75)	—	² (0.75)	3.10	—
2.50	2.70	5.20	² (1.25)	² (0.80)	² (2.05)	—	² (2.05)	5.20	—
3.50	4.50	8.00	² (1.75)	² (1.60)	² (3.35)	—	(3.10 3.35)	8.00	4.90
4.50	6.60	11.10	2.00	2.40	4.40	—	4.40	11.10	6.70
4.50	8.50	13.00	2.00	3.20	5.20	0.20	5.40	13.00	7.60
5.50	10.20	15.70	2.50	4.00	6.50	0.80	7.30	15.70	8.40
5.50	10.20	15.70	2.50	4.00	6.50	0.80	7.30	15.70	8.40
1.00	4.80	5.80	0.50	—	0.50	—	0.50	5.80	5.80
1.50	6.90	8.40	0.50	0.80	1.30	0.80	2.10	8.40	6.30
2.50	8.50	11.00	1.00	1.60	2.60	1.80	3.90	11.00	7.10
2.50	8.50	11.00	1.00	1.60	2.60	1.30	3.90	11.00	7.10
—	2.80	2.80	—	—	—	—	—	2.80	—
0.50	5.60	6.10	² (0.25)	² (0.80)	² (1.05)	—	1.00 ² (1.05)	6.10	5.10
0.50	7.50	8.00	0.25	1.60	1.85	0.60	2.45	8.00	5.55
1.50	9.10	10.60	0.75	2.40	3.15	1.20	4.35	10.60	6.25
1.50	9.10	10.60	0.75	2.40	3.15	1.20	4.35	10.60	6.25

utgått, om kalken transporterats för statsbidrags utgående stadgad minimisträcka.

Tabell 4. Fraktbidrag av statsmedel i kr./ton enligt olika

Kalkbruk	Järnvägssträcka	Längd i km. tillhopa med föregående sträckor	Banavgift å ifrågasvarande sträcka	Avgift för omlastning till järnväg med annan spårvidd	Totalfrakt utan statsbidrag	Statsbidrag enligt nuvarande system
Kinnekleva	Kinnekleva—Källby	9	1.50	—	3.10	¹ (0.75)
	Källby)—Lidköping	18	1.00	—	5.20	¹ (2.05)
	(Lidköping)—Håkantorp	46	1.00	—	8.00	3.10 ¹ (3.85)
	(Håkantorp)—Öxnered	87	0.50	0.50	11.10	4.40
	(Öxnered)—Mellerud	128	—	—	13.00	5.40
	(Mellerud)—Billingsfors	166	1.00	—	15.70	7.30
	Kinnekleva—Billingsfors	166	5.00	0.50	15.70	7.30
Gössäter	Gössäter—Trollhättan	110	1.00	—	5.80	0.50
	(Trollhättan)—Mellerud	161	—	0.50	8.40	2.10
	(Mellerud)—Billingsfors	199	1.00	—	11.00	3.90
	Gössäter—Billingsfors	199	2.00	0.50	11.00	3.90
Torbjörntorp	Torbjörntorp—Herrljunga	41	—	—	2.80	—
	Herrljunga)—Öxnered	110	0.50	—	6.10	1.00 ¹ (1.05)
	(Öxnered)—Mellerud	151	—	—	8.00	2.45
	(Mellerud)—Billingsfors	189	1.00	—	10.60	4.85
	Torbjörntorp—Billingsfors	189	1.50	—	10.60	4.35

¹ Siffran inom parentes anger det statsbidrag, som skulle utgå, om kalken transporterats² Fraktlindrad avgift = totalfrakt utan statsbidrag minus icke fraktlindrad avgift.

system för kalktransport till Billingsfors från

Statsbidrag enligt nya systemet								Konsumentens fraktavgift		
Icke fraktlindrade avgifter				Frakt- lindrad avgift ²	Kalk- medlets halt av CaO	Frakt- lindrad avgift per ton CaO	Stats- bidrag (90 % av nästföreg- belopp)	utan stats- bidrag	med stats- bidrag enligt nu- varande system	med stats- bidrag enligt nya systemet
transport och över- gångs- avgifter	ban- av- gift	omlast- nings- av- gift	summa							
1.60	1.50	—	3.10	—	70	—	—	3.10	—	—
2.70	2.50	—	5.20	—	70	—	—	5.20	—	—
4.50	3.50	—	8.00	—	70	—	—	8.00	4.90	—
6.00	4.00	0.50	10.50	0.60	70	0.42	0.87	11.10	6.70	10.78
6.00	4.00	0.50	10.50	2.50	70	1.75	1.57	13.00	7.60	11.48
6.00	4.00	0.50	10.50	5.20	70	3.64	3.27	15.70	8.40	12.43
6.00	4.00	0.50	10.50	5.20	70	3.64	3.27	15.70	8.40	12.43
4.80	1.00	—	5.80	—	70	—	—	5.80	5.80	—
6.00	1.00	0.50	7.50	0.90	70	0.63	0.56	8.40	6.80	7.84
6.00	1.00	0.50	7.50	3.50	70	2.45	2.20	11.00	7.10	8.80
6.00	1.00	0.50	7.50	3.50	70	2.45	2.20	11.00	7.10	8.80
2.80	—	—	2.80	—	70	—	—	2.80	—	—
5.60	0.50	—	6.10	—	70	—	—	6.10	5.10	—
6.00	0.50	—	6.50	1.50	70	1.05	0.94	8.00	5.55	7.06
6.00	0.50	—	6.50	4.10	70	2.87	2.58	10.60	6.25	8.02
6.00	0.50	—	6.50	4.10	70	2.87	2.58	10.60	6.25	8.02

minimiväglängden eller frakten uppgått till stadgad minimiavgift.

Tab. 5. Avgifter¹ för transport av kalk

Kalkbruk	Järnvägssträcka	Ägare (jvab. eller staten)	Spår- vidd m.	Längd i km.		Avgifter i kr./ton	
				ifrå- gava- rande sträcka	tillhopa med före- gående sträckor	ban- avgift	avgift för omlastning till jv. med annan spårvidd
<i>Doverstorp</i>	Doverstorp—Nors- holm	Norra Östergöt- lands	0.891	21	21	0.50	—
	(Norsholm)—Väster- vik	Norsholm—Väster- vik—Hultsfred	0.891	118	139	2.50	—
	<i>Doverstorp—Väster- vik</i>	—	—	—	139	2.50	—
<i>Borghamn</i>	Borghamn—Rings- torp	Mellersta Östergöt- lands	0.891	84	84	0.50	—
	(Ringstorp)—Väster- vik	Norsholm—Väster- vik—Hultsfred	0.891	105	189	2.50	—
	<i>Borghamn—Väster- vik</i>	—	—	—	189	2.50	—
<i>Vreta- kloster</i>	Vretakloster—Rings- torp	Mellersta Öster- götlands	0.891	31	31	0.50	—
	(Ringstorp)—Väster- vik	Norsholm—Väster- vik—Hultsfred	0.891	105	136	2.50	—
	<i>Vretakloster—Väster- vik</i>	—	—	—	136	2.50	—
<i>Torbjörn- torp</i>	Torbjörntorp— Nässjö	Staten	1.435	119	119	—	—
	(Nässjö)—Hultsfred	Nässjö—Oskars- hamn	1.435	83	202	—	—
	(Hultsfred)—Väster- vik	Norsholm—Väster- vik—Hultsfred	0.891	70	272	2.00	0.50
	<i>Torbjörntorp— Västervik</i>	—	—	—	272	2.00	0.50

¹ Kumulativ beräkning. — ² Siffran inom parentes anger det statsbidrag, som skulle ut-

på järnväg till Västervik från

enligt gällande taxor			Statsbidrag i kr./ton till				Summa statsbidrag	Konsumentens fraktavgift i kr./ton	
summa ban- och omlastningsavgifter	frakt enligt tariff 13	summa avgifter	banavgift	avgift vid övergång till jv. tillhörande annan ägare	summa ban- och övergångsavgifter	fraktavgift		utan statsbidrag	med statsbidrag
0.50	2.10	2.60	² (0.25)	—	² (0.25)	—	² (0.25)	2.60	—
2.50	6.30	8.80	1.25	0.80	2.05	0.30	2.35	8.80	6.45
2.50	6.30	8.80	1.25	0.80	2.05	0.30	2.35	8.80	6.45
0.50	4.10	4.60	² (0.25)	—	² (0.25)	—	² (0.25)	4.60	—
2.50	7.50	10.00	1.25	0.80	2.05	1.20	3.25	10.00	6.75
2.50	7.50	10.00	1.25	0.80	2.05	1.20	3.25	10.00	6.75
0.50	2.40	2.90	² (0.25)	—	² (0.25)	—	² (0.25)	2.90	—
2.50	6.30	8.80	1.25	0.80	2.05	0.30	2.35	8.80	6.45
2.50	6.30	8.80	1.25	0.80	2.05	0.30	2.35	8.80	6.45
—	5.00	5.00	—	—	—	—	—	5.00	—
—	8.00	8.00	—	0.80	0.80	1.50	2.30	8.00	5.70
2.50	10.20	12.70	1.00	1.60	2.60	2.40	5.00	12.70	7.70
2.50	10.20	12.70	1.00	1.60	2.60	2.40	5.00	12.70	7.70

gått, om kalken transporterats för statsbidrags utgående stadgad minimiväglängd.

Tabell 6. Fraktbidrag i kr./ton av statsmedel enligt

Kalkbruk	Järnvägssträcka	Längd i km. tillhoppa med föregående sträckor	Banavgift å ifrågasvarande sträcka	Avgift för omlastning till järnväg med annan spårvidd	Totalfrakt utan statsbidrag	Statsbidrag enligt nuvarande system
<i>Doverstorp</i>	Doverstorp—Norsholm	21	0.50	—	2.60	¹ (0.25)
	(Norsholm)—Västervik	139	2.00	—	8.50	2.35
	<i>Doverstorp—Västervik</i>	<i>139</i>	<i>2.50</i>	—	<i>8.50</i>	<i>2.35</i>
<i>Borghamn</i>	Borghamn—Ringstorp	84	0.50	—	4.60	¹ (0.25)
	(Ringstorp)—Västervik	189	2.00	—	10.00	3.25
	<i>Borghamn—Västervik</i>	<i>189</i>	<i>2.50</i>	—	<i>10.00</i>	<i>3.25</i>
<i>Vretakloster</i>	Vretakloster—Ringstorp	31	0.50	—	2.90	¹ (0.25)
	(Ringstorp)—Västervik	136	2.00	—	8.80	2.85
	<i>Vretakloster—Västervik</i>	<i>136</i>	<i>2.50</i>	—	<i>8.80</i>	<i>2.35</i>
<i>Torbjörntorp</i>	Torbjörntorp—Nässjö	119	—	—	5.00	—
	(Nässjö)—Hultsfred	202	—	—	8.00	2.30
	(Hultsfred)—Västervik	272	2.00	0.50	12.70	5.00
	<i>Torbjörntorp—Västervik</i>	<i>272</i>	<i>2.00</i>	<i>0.50</i>	<i>12.70</i>	<i>5.00</i>

¹ Siffran inom parentes anger det statsbidrag, som skulle utgå, om kalken transporterats

² Fraktlindrad avgift = totalfrakt utan statsbidrag minus icke fraktlindrad avgift (minst

olika system för kalktransport till Västervik från

Statsbidrag enligt nya systemet								Konsumentens fraktavgift		
Icke fraktlindrade avgifter				Frakt- lindrad avgift ²	Kalk- medlets halt av Ca O	Frakt- lindrad avgift per ton Ca O	Stats- bidrag (90 % av föregående belopp)	utan stats- bidrag	med stats- bidrag enligt nu- varande system	med stats- bidrag enligt nya systemet
transport och över- gångs- avgifter	ban- av- gift	omlast- nings- av- gift	summa							
2.10	0.50	—	2.60	—	90	—	—	2.60	—	—
6.00	0.50	—	6.50	2.30	90	2.07	1.86	8.80	6.45	6.94
6.00	0.50	—	6.50	2.30	90	2.07	1.86	8.80	6.45	6.94
4.10	0.50	—	4.60	—	70	—	—	4.60	—	—
6.00	0.50	—	6.50	3.50	70	2.45	2.20	10.00	6.75	7.80
6.00	0.50	—	6.50	3.50	70	2.45	2.20	10.00	6.75	7.80
2.40	0.50	—	2.90	—	70	—	—	2.90	—	—
6.00	0.50	—	6.50	2.80	70	1.61	1.44	8.80	6.45	7.36
6.00	0.50	—	6.50	2.80	70	1.61	1.44	8.80	6.45	7.36
5.00	—	—	—	—	70	—	—	5.00	—	—
6.00	—	—	6.00	2.00	70	1.40	1.26	8.00	5.70	6.74
6.00	—	0.50	6.50	6.20	70	4.34	3.90	12.70	7.70	8.80
6.00	—	0.50	6.50	6.20	70	4.34	3.90	12.70	7.70	8.80

minimiväglängden eller fraktavgiften uppgått till stadgat minimibelopp.
5.50 kr.).

Formulär
till följsedel vid befraktning av kalk på järnväg.

Undertecknad har den år från kalkbruk
försått ett parti jordbrukskalk, levererat i banvagn vid
..... järnvägsstation.

Partiets storlek	.....	ton
Partiets halt av ren kalk (CaO) ¹	.....	procent
Partiets innehåll av ren kalk	.....	ton
Total järnvägsfrakt utan fraktbidrag för ifrågavarande parti	.....	kronor
Fraktbidrag av statsmedel	.....	<u>kronor</u>
Köparens fraktkostnad	.....	kronor
Totalkostnad för ovanstående parti vid köparens järnvägsstation	.....	kronor
Beräknat pris vid köparens järnvägsstation, pr ton ren kalk	.....	kronor

Att verkningsgraden för ovanstående parti kalkningsmedel motsvarar en halt av ren kalk (CaO) av lägst procent betygas.

..... den 19.....
för kalkbruk

Att ovanstående parti kalkningsmedel, ton, är avsett att användas för jordbruksändamål betygas på heder och samvete.

..... den 19.....
.....
(Köpare)
.....
(Köparens adress)

¹ Som ren kalk får uti förekommande fall jämväl räknas i partiet ingående magnesia (Algo).

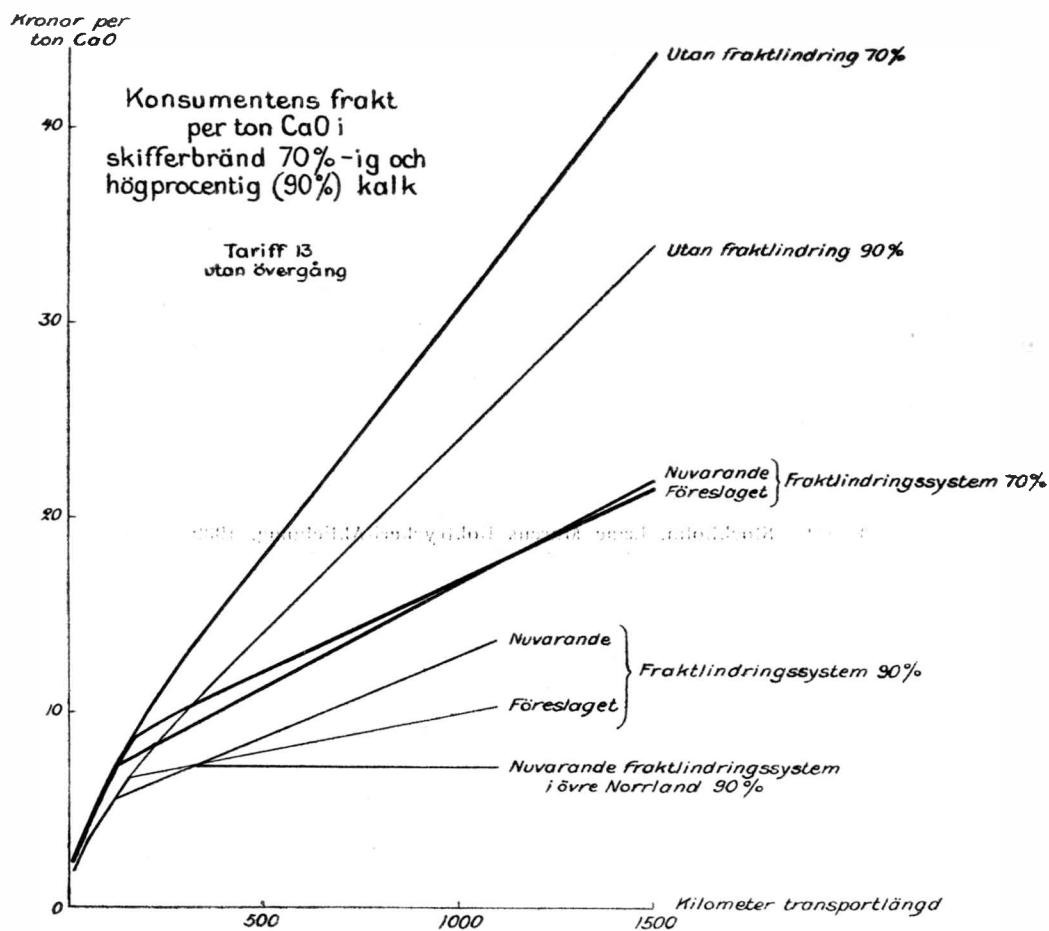


Fig. 1.