

Nr 287.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till anordnande av lastnings- och lossningsanläggningar för sockerbeter m. m.; given Stockholms slott den 24 maj 1940.

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

GUSTAF.

Herman Eriksson.

Utdrag av protokollet över folkhushållningsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 24 maj 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRÄMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations-, finans- och jordbruksdepartementen anför chefen för folkhushållningsdepartementet, statsrådet Eriksson:

I samband med förhandlingar angående villkoren för sockerbetsodling under 1940 ha överläggningar ägt rum mellan svenska sockerfabriksaktiebolaget och Sveriges betodlares centralförening u. p. a. angående behovet vid vissa sockerfabriker av förbättrade anordningar för mottagning av betor, som framforslas landsvägsledes. I anslutning till berörda överläggningar har centralföreningen upptagit även frågan om vidtagande genom vederbörande järnvägsförvaltningars försorg av åtgärder för att vid järnvägsstationer åstadkomma lämpliga lastnings- och lossningsanordningar för sockerbeter och betmassa samt i en skrift av den 12 mars 1940 gjort hänvändelse till folkhushållningsdepartementet med anhållan om utredning av detta spörsmål.

Med anledning härav har jag med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 21 mars 1940 samma dag tillkallat f. d. distriktschefen E. von Friesen att såsom utredningsman inom folkhushållningsdepartementet biträda med utredning rörande det av Sveriges betodlares centralförening väckta spörsmålet samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

I en den 30 april 1940 dagtecknad promemoria har *utredningsmannen* avgivit en preliminär redogörelse för utredningens resultat vid berörda tidpunkt. Utredningsmannen har därvid inledningsvis meddelat, att han anordnat sammanträden för diskussion av spörsmålet med representanter för de enskilda järnvägar, som beröras av frågan, och för betodlarna.

Vid dessa sammanträden ha betodlarnas respektive järnvägarnas representanter fått tillfälle framlägga sina synpunkter på problemet. Från betodlarnas sida hade därvid anförts huvudsakligen följande:

Motivet för centralföreningens framställning om föranstaltande av ifrågasvarande utredning vore, att man på grund av nu rådande förhållanden på arbetsmarknaden icke kunde för detta års betkampanj räkna med fullgod arbetskraft för betornas framkörning till stationerna, varför man härför måste förutsätta i fysiskt avseende mindervärdig sådan, nämligen minderåriga och kvinnlig arbetskraft. Med hänsyn därtill vore det nödvändigt, att sådana anordningar funnes på järnvägsstationerna, att omlastning av betor från landsvägsfordon till järnvägsvagn måtte kunna ske utan att härför erfordrades någon nämnvärd manuell arbetskraft. Beträffande anordningarnas utförande kunde två alternativ ifrågakomma, antingen en tillräckligt hög brygga, 2,5 eller helst 3 meter över järnvägsspåret, eller en elevator av viss typ, som med gott resultat kommit till användning vid Österslövs station under senaste betkampanj. I båda fallen borde dessutom uppsättas en mekanisk lyftanordning, telferkran eller dylikt, för tippning av vagnskroven i järnvägsvagn resp. i elevatorgropen. Visserligen hade betodlarna börjat gå in för anskaffning av självtippande vagnar, men när vagnar av äldre modell, t. ex. holstervagnar, ännu funnes i stor utsträckning, vore särskild lyftanordning på stationerna behöfelig. Vid de stationer, där den transporterade betmängden vore mera avsevärd, borde bryggor ifrågakomma, när deras kapacitet vore större än en elevators, vartill komme, att en brygga ej vore utsatt för driftstörningar, vilket måste förutsättas kunna bliva fallet med en mekanisk anordning sådan som en elevator. Omlastningsanordningar av något av ifrågasvarande slag borde komma till stånd å stationer med en inlastad betmängd av minst 1 500 ton. Antalet sådana stationer uppginge till omkring 200. För den händelse man begränsade sig till de stationer, som hade minst 2 000 tons betmängd, varom yrkande framställdes från vissa järnvägar, reducerades antalet till omkring 175. Om det av tekniska eller ekonomiska skäl icke vore möjligt att redan i år få omlastningsanordningar till stånd vid samtliga 200 stationer, borde stationerna ifrågakomma i tur efter den transporterade betmängdens storlek. Därest en fullt effektiv lastningsanordning i något fall icke kunde på grund av lokala eller andra förhållanden åstadkommas, vore betodlarna tacksamma för en anordning, som avsevärt minskade behovet av arbetskraft för betlastningen.

En särskällning intoge sådana stationer, som saknade betvåg och bland vilka funnes stationer med rätt betydande bettransporter. Det vore utan

tvivel befogat, att de större av dessa stationer bleve utrustade med betvåg, varom cenralföreningen hade för avsikt att göra framställning till Svenska sockerbolaget. Härigenom bleve dessa stationer alltså jämställda med nu befintliga vågstationer. Beträffande stationer, där våg icke komme att finnas, oaktat betodlingen vore någorlunda avsevärd, borde körbanorna i förekommande fall hårdgöras och eventuellt höjas, varjämte borde tillses, att de erhöile tillräcklig längd för det relativt stora antal järnvägsvagnar, som här måste finnas uppställda med hänsyn därtill, att varje betodlare måste ha sin egen vagn.

Vad beträffade de mindre stationerna, d. v. s. stationer med en mindre transportmängd än 1 500 ton, vore det givetvis önskvärt, att även på vissa av dessa stationer anordningar av enklare beskaffenhet kunde komma till stånd genom vederbörande järnvägs försorg, varvid emellertid borde kunna förutsättas medverkan från berörda betodlares sida.

Rörande anordningarna för mottagning av betmassa framhölls, att lastplaner och tillfarter på många platser behövde hårdgöras, vilket helst borde ske genom stensättning eller cementering, så att planerna lätt kunde hållas rena, dessutom borde i förekommande fall tillses, att lossning av betmassa kunde ske på sådan plats, att lossningen icke komme i kollision med lastningen av betor.

Något bidrag från betodlarna vore knappast att påräkna till ifrågavarande anläggningar. Det pris för betorna, som för innevarande år fastställts av regeringen efter förhandling med cenralföreningen, vore så lågt, att det icke inrymde någon marginal för en sådan opåräknad utgift. Här vore dock fråga om kostnader av sådan storlek, att det icke gärna kunde ifrågasättas, att järnvägarna ensamma skulle svara för desamma. Med hänsyn till den föreliggande onormala situationen och då fullgörandet av betleveranserna vore ett uppenbart statsintresse, måste det emellertid anses motiverat, att staten trädde emellan med ett avsevärt bidrag till dessa kostnader. Man borde även beakta, att förhållandena vid årets betkampanj kunde vara sådana, att transport av betor med bil till vederbörande fabrik kunde komma i fråga endast i mycket begränsad omfattning eller kanske alls icke på grund av då rådande bensinbrist.

Från järnvägsrepresentanternas sida hade framhållits:

Man hade redan nedlagt betydande kostnader på anordningar för betlastningens underlättande och man hade nog tänkt sig att fortsätta härmed i en takt, som svarade mot vederbörande järnvägs ekonomiska möjligheter och med iakttagande av en ordningsföljd, som bestämdes med hänsyn tagen till bettransporternas omfattning och till utsikten, att dessa komme att kvarbliva vid järnvägen. De anordningar, som redan nu funnes vid ett mindre antal stationer, svarade emellertid som regel icke mot betodlarnas nu framställda krav, varför dessa anordningar måste ombyggas eller kompletteras. Ett realiserande av de framställda önskemålen, vilket troligen i vissa fall skulle visa sig praktiskt taget ogörligt, komme att betinga så stora kostnader, att det vore uteslutet, att de kunde bestridas av järnvägarna ensamma. Bidrag från staten eller från betodlarna eller från båda dessa parter vore därför en förutsättning för att anordningarna skulle kunna komma till stånd. Vidare borde man icke kunna påfordra investering av något mera avsevärt järnvägskapital för ifrågavarande ändamål, såvida icke garanti i någon form kunde åvägbringas, att betorna komme att kvarbliva vid järnvägen i

ungefär nuvarande omfattning. Det vore för järnvägarna väl bekant, att man vid sockerfabrikerna träffade anstalter för bekväm lossning av betor, som ankomme direkt med landsvägsfordon, och att vederbörande fabriksledningar hyste förhoppning att härigenom kunna avsevärt öka denna tillförsel på järnvägstransporternas bekostnad, en förhoppning, som i viss utsträckning redan realiserats. Vid en återgång till mera normala förhållanden kunde man vidare säkerligen räkna med att lastbilar i allt större omfattning komme att tagas i anspråk för bettransporter, och därvid komme den omständigheten, att en betodlare hade längre väg till fabriken än till järnvägsstationen att förlora i betydelse. Slutligen hade från betodlarchåll framhållits, att vid körning direkt till fabrik järnvägsfrakten även för betmassa bortfölle, varigenom man så att säga gratis finge massan med sig hem från fabriken. Med hänsyn tagen till alla dessa omständigheter borde kunna ifrågasättas, att sockerbolaget förpliktade sig att vägra mottaga betor, som landsvägsledes ankomme till fabrik, för den händelse motsvarande transporter tidigare skett med järnväg från station, där lastningsanordning komme till stånd under innevarande år.

Frågan om investering av järnvägskapital i dylika anläggningar komplicerades vidare av det tillämnade förstatligandet av enskilda järnvägar, vilket gjorde vederbörande järnvägar betänksamma beträffande kostnaderna.

Utredningsmannen har därefter framhållit, att detaljutredningar pågå rörande de lämpligaste lastningsanordningarna på varje plats, betodlarnas vilighet att bidra till kostnaderna för ifrågasatta anordningar samt om möjligheten att av betodlarna få förbindelser om järnvägstransporter av betor i nuvarande omfattning under lämpligt antal år framåt.

För egen del har utredningsmannen anfört följande:

Fördelningen av bettransporterna till de olika sockerfabrikerna på järnväg och på landsväg vore i hög grad varierande. Sålunda fraktades under 1939 års betkampanj till sockerfabriken i Karlshamn 95 % av hela betleveransen järnvägsledes, under det motsvarande procentsats för fabriken i Skivarp var 36. I genomsnitt uppgingo järnvägstransporterna år 1939 till 60 % av hela den till fabrikerna transporterade betmängden och utgjorde sammanlagt 1 223 933 ton. Dessa transporter vore av den omfattning, att de för vissa järnvägar spelade en betydande roll i ekonomiskt avseende. Huru fördelningen av bettransporterna på järnväg och på landsväg kunde komma att gestalta sig i framtiden, vore givetvis omöjligt att avgöra, men den av järnvägarna hävdade uppfattningen torde nog vara riktig, att stor risk föreläge för ytterligare avledning från järnvägarna av dessa transporter.

Med hänsyn till den situation, som måste förväntas föreligga på arbetsmarknaden och i fråga om bensintillgång vid innevarande års betkampanj, vore det utan tvivel synnerligen önskvärt, om redan till hösten 1940 kunde åstadkommas sådana lastningsanordningar på berörda järnvägsstationer, att behovet av mänsklig arbetskraft för betomlastningen så gott som helt och hållet bortfölle. Emellertid torde den fortsatta detaljutredningen komma att giva till resultat, att anordningar, som vore till i det närmaste 100 % effektiva, icke vore möjliga att åstadkomma för rimliga kostnader på åtskilliga stationer. En lastningsbrygga med en höjd av 2,5 meter över spåret måste givas en uppfart med en stigning av högst 1 : 20 och en nedfart

med ungefär dubbelt så stark stigning. Då bryggans horisontella del borde hava en längd av 20 à 30 meter, bleve det utrymme, som toges i anspråk av bryggan, alltså cirka 100 meter långt, vilken spårlängd komme att undandragas den normala trafiken. Ett sådant utrymme för enbart betlastning torde i många fall kunna åstadkommas endast efter utvidgning av bangården, eventuellt i samband med förvärv av mark. Bortsett från att dylika vidlyftiga arbeten endast i viss begränsad omfattning kunde länkas genomförda redan till hösten innevarande år, komme kostnaderna härför att ofta bliva så betydande, att de med hänsyn till bettransporternas storlek och risken, att järnvägarnas bettransporter komme att avsevärt reduceras, måste betecknas som prohibitiva. Man torde därför kunna räkna med sådana arbeten endast på stationer med mera betydande bettransporter, vilka kunde förväntas komma att åtminstone i huvudsak kvarbliva vid järnvägen. På övriga stationer, där bryggor ansåges böra anordnas, finge man nöja sig med lägre sådana, exempelvis 1,5 à 2 meter höga. Även sådana bryggor vore till mycket god hjälp vid betlastning och reducerade behovet av mänsklig arbetskraft till måhända endast omkring 25 % av vad som erfordrades vid lastning från vagn på ett plan i nivå med järnvägsspåret. Men även för detta reducerade arbete krävdes en någorlunda fullgod arbetare, varför betodlarnas önskemål komme att beträffande sådana stationer bliva endast ofullständigt tillgodosett. Så bleve emellertid fallet även vid järnvägsstationer, som saknade betvåg, och vid stationer med en bettransportmängd under 1 500 ton.

Vad anginge elevator för betlastning, så hade en sådan anordning den fördelen, att elevatoren toge väsentligt mindre bangårdsutrymme i anspråk. Den elevator av förut omnämnd typ, som prövats under senaste betkampanjen i Österslöv, hade visat sig fylla högt ställda fordringar beträffande effektivitet och driftsäkerhet. En sådan uppforderingsanordning i kombination med elektriskt driven lyftkran för vagnskrovens tippning i elevatorgropen eliminerade praktiskt taget hela behovet av mänsklig arbetskraft. Man kunde emellertid icke räkna med möjligheten att till årets betkampanj anskaffa något större antal dylika apparater. Den firma, som konstruerat och levererat elevatoren till Österslöv, hade på förfrågan meddelat, att den kunde åstadkomma leverans av endast omkring 15 elevatorer till instundande höst och detta endast under förutsättning, att beställning gjordes inom närmaste tiden och att erforderliga materialier, speciellt gummi för transportbanden, komme att kunna anskaffas för leverans i tillräckligt god tid.

Att på detta stadium av utredningen med någorlunda noggrannhet kalkylera kostnaderna för de lastningsanordningar, som kunde komma till stånd till innevarande års betkampanj, vore icke möjligt. För en station, där utvidgning av bangården erfordrades för att bereda plats för en hög lastningsbrygga och där mark för ändamålet måste förvärvas, kunde kostnaden i sin helhet komma att uppgå till 50 000 kr. och däröver. Då enligt vad förut framhållits så dyrbara anläggningar torde kunna åstadkommas endast på ett mindre antal stationer, syntes man kunna räkna med en avsevärt lägre genomsnittskostnad. På grund härav kunde totalkostnaden förväntas komma att röra sig om ett belopp icke överstigande 3 milj. kr.

Vad anginge finansieringen av dessa betydande arbeten, så vore det, såsom tidigare framhållits, tydligt, att järnvägarna, om anläggningarna skulle komma till utförande redan i år, kunde ataga sig endast en mindre

del av kostnaderna härför. För betodlarna medförde tillkomsten av bekväma lastningsanordningar ekonomisk fördel, enär härigenom dels möjliggjordes användning av billig arbetskraft för betornas framkörning till stationerna, dels lastningen till järnvägsvagn skedde snabbare än vad som eljest vore möjligt. Vid de lokala förhandlingar, som redan ägt rum mellan betodlare och representanter för järnvägarna, hade det också framkommit, att betodlarna i vissa fall icke vore obenägna att lämna någon ekonomisk medverkan till anläggningarna i fråga.

Det torde få anses vara ett betydande statsintresse med hänsyn till folkförsörjningen, att de anläggningar, varom här vore fråga, kunde komma till stånd redan i år i så stor utsträckning som möjligt. För att så skulle kunna ske torde emellertid bliva nödvändigt, att staten trädde emellan med viss subvention utan återbetalningsskyldighet. Sedan bleve det vederbörande järnvägs sak att överenskomma med berörda betodlare om deras medverkan för bestridande av den återstående kostnaden. Då det bidrag, som kunde komma att lämnas av betodlarna, i regel torde komma att utgå i form av årlig avgäld, komme järnvägens kapitalutlägg sannolikt att i många fall bliva alltför betungande. Önskvärt vore därför, att staten lämnade sin medverkan även på det sättet, att järnväg kunde erhålla statslån för bestridande av viss del av kostnaden, vilket lån borde amorteras under lämpligt antal år framåt.

Efter särskilda remisser ha fullmäktige i riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen den 16 maj 1940 avgivit yttranden i ärendet.

Fullmäktige i riksgäldskontoret ha i sitt yttrande förklarat, att de, under förutsättning att de ifrågasatta anordningarna anses böra vidtagas, ej ha något att erinra mot att medverkan från statens sida äger rum genom dels direkt statsbidrag och dels statslån samt att handhavandet av lånemedlen skall ankomma på riksgäldskontoret.

Beträffande lånevillkoren ha fullmäktige förordnat, att lånen skola amorteras under tio år med lika årliga annuiteter och med hänsyn till den korta amorteringstiden förräntas efter en räntefot av 4 %. Därjämte ha fullmäktige, i betraktande av betydelsen ur folkförsörjningssynpunkt av att de föreslagna anordningarna komma till stånd, ifrågasatt, om icke fordran på säkerhet för lånen skulle kunna i särskilda fall eftergivnas, enär för flera av de järnvägsföretag, som här kunna ifrågakomma, svårigheter torde möta att lämna godtagbar säkerhet för erhållna lån.

Fullmäktigen Magnusson har ansett sig icke kunna biträda övriga fullmäktiges tillstyrkande yttrande samt har till skäl därför framhållit:

Jag anser föreslagna åtgärder vara av sådant slag, att de böra ordnas av de närmast intresserade parterna, järnvägarna och Svenska sockerfabriksaktiebolaget, vilket senare företag i stor utsträckning innehar aktier i »betjärnvägarna» och genom olika åtgärder i hög grad gynnat bettransporter efter järnvägarna och motverkat biltransporter. Att under sådana förhållanden för en tillfällig situation påkräva statshjälp för att utbygga kostnadskrävande lastningsanordningar vid järnvägarna finner jag icke vara tillräckligt motiverat, då dels inrättandet av högre kajer innebär endast ringa fördel för avlastning av fordon, som sakna tippanordningar, dels

anledning finnes att antaga, att vid tiden för betskörden vid tyngre arbeten van arbetskraft kan finnas att tillgå från andra yrkesområden.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande inledningsvis erinrat om att frågan om förbättrade anordningar för lastning av sockerbeter vid järnvägsstationerna i Skåne under de senare åren varit föremål för åtskilliga överläggningar och utredningar, bland annat genom en av representanter för intressenterna i frågan bestående kommitté, bettransportkommittén, vilken i maj 1939 framlagt resultatet av sitt arbete. Härefter har styrelsen meddelat, att styrelsen i anslutning till denna utredning låtit vid några lämpliga stationer på försök utföra nya kajanordningar, vilka prövats under betkampanjen 1939, samt att styrelsen allt fortfarande hade sin uppmärksamhet riktad på dessa frågor och avsåge att även framdeles vidtaga de anordningar, som kunde befinnas påkallade och förenliga med statens järnvägars eget affärsintresse.

Järnvägsstyrelsen har vidare anfört:

Den inom folkhushållningsdepartementet nu verkställda utredningen syntes att döma av den av utredningsmannen lämnade redogörelsen, liksom de tidigare företagna utredningarna, närmast vara föranledd av en från betodlarhåll gjord framställning. Till de förut angivna skälen hade nu kommit ytterligare den omständigheten, att man för detta års betkampanj icke kunde i full utsträckning räkna med fullgod arbetskraft för betornas lastning å stationerna utan därför torde bliva nödsakad anlita i fysiskt hänseende svagare arbetskraft nämligen minderårig och kvinnlig sådan. Att frågan nu aktualiserats och att åtgärder ansåges böra vidtagas för förbättrade lastnings- och lossningsanordningar vid stationerna i den av utredningsmannen angivna omfattningen, torde alltså främst vara att tillskriva de av det rådande krisläget föranledda förändringarna å arbetsmarknaden.

På grund av de knapphändiga uppgifter, som lämnats angående den tänkta användningen av det för ändamålet ifrågasatta anslagsbeloppet, 3 miljoner kronor, kunde järnvägsstyrelsen icke ingå på någon prövning, huruvida den sålunda angivna kostnadssumman kunde anses lämpligt avvägd. I detta hänseende ansåge sig styrelsen endast helt allmänt böra göra det uttalandet, att snabba och effektiva åtgärder kunde vara påkallade för att ovan berörda förändringar i fråga om arbetarförhållandena inom jordbruket icke skulle menligt inverka på landets försörjning med ett för folknäringen så viktigt livsmedel som socker.

Om styrelsen sålunda till fullo erkände betydelsen och angelägenheten av att allt gjordes för att trygga sockerproduktionen, så kunde styrelsen däremot icke finna skäligt och rättvist, att järnvägarna såsom här tydligt åsyftades skulle påläggas huvudparten av kostnaderna för de härav betingade anordningarna.

Såsom redan framhållits vore statens järnvägar beredda att vidtaga de anordningar och ikläda sig de kostnader, som kunde vara påkallade av ett mera normalt behov, och som kunde vara ägnade att till järnvägarna varaktigt binda bettransporterna. Även de enskilda järnvägarna torde kunna förutsättas villiga att lämna sin medverkan, så långt denna kunde anses förenlig med det egna ekonomiska intresset. De anordningar, varom nu

vore fråga, sträckte sig emellertid väsentligt längre, i det att desamma till övervägande del syntes vara påkallade av nu inträdd rubbning i betodlarnas normala arbetar- och transportförhållanden. I den mån dessa särskilda omständigheter bortföлле, föreläge sålunda stor risk för att åtskilliga av de nu ifrågasatta anordningarna komme att bliva mindre väl eller kanske ej alls utnyttjade.

Kunde garantier åvägabringas, att järnvägarna även efter återinträdet av mera normala förhållanden finge behålla hela den trafik av betor och betmassa, för vars besörjande anordningar nu vore avsedda att träffas, och att icke en stor och med åren allt större del av transportererna ånyo övertoges av lastbilar för direkt befördan till och från sockerfabrikerna, skulle järnvägsstyrelsen för stats järnvägars del kunna tillstyrka det föreslagna sättet för kostnadernas bestridande. Då såsom framginge av såväl tidigare som den nu verkställda utredningen icke vare sig betodlarna eller sockerbolaget syntes vilja lämna några sådana utfästelser, måste styrelsen emellertid ställa sig betänksam. För järnvägarna kunde de föreslagna anordningarna nämligen i avsaknad av sådan garanti i många fall hava till följd en överdimensionering av transportapparaten och medföra ökade kostnader, som ej kunde kompenseras genom ökad trafik och därmed följande ökade fraktinkomster.

Annorlunda vore förhållandet med betproduktionen, för vilken dylika anordningar enligt vad som framginge av de verkställda utredningarna innebure viss rationalisering och ett nedbringande av omkostnaderna genom därmed vunnen möjlighet att utföra berörda lastnings- och lossningsarbete snabbare samt med mindre personal eller billigare sådan. Det skulle vid sådant förhållande kunna synas ligga närmast till hands, att de nu ifrågasatta anordningarna bekostades av betodlarna själva. Eftersom kostnaderna i allt fall i sista hand skulle komma att få bäras av sockerkonsumenterna, torde det emellertid vara mera praktiskt, att anläggningarna utfördes på sockerbolagets bekostnad, genom vilket förfaringsätt automatisk täckning erhöles för tillkommande kostnader för drift, räntor och amortering, och investering av statsmedel kunde undvikas. Man säkerställde ju därmed också att ett blivande statsmakternas beslut komme att ofördröjligen effektueras.

Efter nu angivna synpunkter har styrelsen upptagit frågan till bedömande ur driftsteknisk synpunkt samt därvid i princip ställt sig mycket tveksam beträffande anläggande av betkajer utöver vad en fortlöpande erfarenhet kunde visa nödigt. I detta hänseende har styrelsen framhållit bland annat:

Den år från år fortskridande avledningen av betor och betmassa från järnväg till landsväg, om vilken tidigare talats, torde knappast kunna hejdas genom att betkajer byggdes. I detta hänseende erinrades om de vid årets riksdag väckta motionerna, att lastbilar skulle utan trafikstillstånd få forsla betor och betmassa. Även vore att beakta att — genom rationalisering av sockerfabrikernas drift — bettrafiken vore begränsad till c:a 6 à 8 veckor per år, vilket ställde kostsamma krav på järnvägarnas vagnhållning, att betbryggorna förutsatte tipplbara fordon eller särskilda mekaniska hjälpmedel, att betbryggorna icke kunde finna användning för annan trafik än betor — således ej ens för betmassa, enär bryggorna kunde användas endast för lastning, icke för lossning — samt att betbryggorna kunde, genom det utrymme

de toge i anspråk, bliva i någon mån hinderliga för annan trafik. Slutligen torde hänsyn böra tagas till det nuvarande ovissa läget, om vars följder och utveckling ingen nu kunde med bestämdhet döma.

Ansåges trots ovan framförda betänkligheter statsmedel likväl böra anvisas för ändamålet, så kunde järnvägsstyrelsen under inga förhållanden tillstyrka, att denna anvisning gäves formen av kapitalinvestering i statens järnvägars fond eller lån till de enskilda järnvägarna, för den händelse vid bestämmandet av köpeskillingen för vederbörande enskilda järnväg vid ett framtida statsförvärv av densamma hänsyn skulle tagas till kapitalutlägg av ifrågakvarande slag, vilket ju komme att hava till följd att statens järnvägars fond komme att i sinom tid belastas även med dessa kapitalutlägg.

Av den verkställda utredningen framgår, att under normala förhållanden en avsevärd del av sockerbetsskörden järnvägsledes transporteras till sockerfabrikerna. Med utgångspunkt från nu rådande förhållanden torde det vidare kunna förutses, att järnvägarna under kommande höst i väsentligt vidgad omfattning komma att tagas i anspråk för bettransport. Det är ur olika synpunkter av vikt att dessa transporter kunna försiggå med minsta möjliga svårigheter. Emellertid saknas i stor utsträckning vid järnvägarna särskilda anordningar för lastning och lossning av betor. Med den knapphet på arbetskraft, som för närvarande framträder och även i fortsättningen kan befaras komma att göra sig gällande på hithörande område, innebär denna brist en avsevärd olägenhet, vilken måhända i viss utsträckning kan äventyra tillförseln av betor till sockerfabrikerna. Det synes därför angeläget att åtgärder vidtagas i syfte att underlätta bettransporterna genom att vid olika järnvägsstationer i betdistrikten införa arbetsbesparande anordningar för lastning och lossning av betor.

Anläggandet av dylika anordningar är givetvis ett bestyr, som under vanliga förhållanden helt bör åvila de enskilda intressenterna. För järnvägarnas del måste anordningarna innebära en förstärkning i konkurrensen med lastbilarna om transporten av betor och därigenom skapa en viss garanti för att sådan transport även i fortsättningen kommer att äga rum järnvägsledes. Att dessa fördelar uppmärksammas på järnvägshåll framgår tydligt av att järnvägarna själva redan påbörjat anläggningar av det slag, varom nu är fråga, och att avsikten är att i lämplig takt fortsätta därmed. För betodlarna torde fördelen ligga i att vissa besparingar kunna uppnås genom att mindre kvalificerad arbetskraft kan anlitas eller, i händelse att tillgång finnes å kvalificerad sådan, densamma kan mera effektivt utnyttjas. För den enskilde arbetaren slutligen erbjuda anordningar av ifrågasatt slag den fördelen, att arbetet blir mindre krävande.

Anläggningarna i fråga kräva emellertid investering av betydande kapital. I nuvarande läge kan det ej förutsättas, att de enskilda intressenterna äro villiga ombesörja detta i erforderlig omfattning under närmaste tiden. För det allmänna är det dock av synnerlig vikt ur folkförsörjningssynpunkt att

anläggningar av här förevarande art komma till stånd med största möjliga skyndsamhet. Med hänsyn härtill läser staten icke kunna undgå att ekonomiskt bidra till anordningarnas förverkligande.

För bedömande av storleken av de bidrag, som sålunda från statens sida böra ifrågakomma, synes i första hand böra klarläggas, i vilken omfattning de avsedda anordningarna bliva erforderliga och kostnaderna för desamma. Utredningen är i detta hänseende icke slutgiltig, men de preliminära uppgifterna, vilka utredningsmannen lämnat, synas kunna accepteras såsom utgångspunkt för bedömandet. Av utredningen framgår, att omkring 200 järnvägsstationer i betdistrikten äro i behov av särskilda anordningar för lastning av betor. Vid denna beräkning ha medtagits samtliga stationer, vid vilka lastas en betkvantitet av minst 1 500 ton per år. Utgår man däremot från en betkvantitet av 2 000 ton per år, bortfalla omkring 25 å 30 stationer. I dylikt fall kan man alltså räkna med att omkring 170 å 175 järnvägsstationer erfordra anordningar för betlastning. De anordningar som kunna ifrågakomma utgöras av elevatorer av viss typ, vilken redan varit i bruk under en betkampanj och befunnits ändamålsenlig, eller lastningsbryggor. Kostnaderna för dessa anordningar växla givetvis efter de lokala förhållandena, men ha av utredningsmannen beräknats genomsnittligen belöpa sig å 15 000 kronor per anläggning, oavsett dess art. Med hänsyn till de tämligen stora anläggningskostnaderna ävensom därtill, att det torde visa sig omöjligt att under nu rådande förhållanden till hösten 1940 hinna färdigställa samtliga erforderliga anläggningar, synes det mig lämpligt, att anordnandet av anläggningarna begränsas till de stationer, vilka mottaga minst 2 000 ton betor per år. Med ledning av utredningsmannens uppgifter kunna kostnaderna för samtliga anläggningar uppskattas till i runt tal ($175 \times 15\,000 =$) 2 625 000 kronor.

Enligt vad jag inhämtat torde av de 175 stationer, som alltså komma i fråga, omkring 70 stycken vara belägna å järnvägar, anslutna till statsbanenätet eller de statliga järnvägsbolagen. Kostnaderna för anordningarna ifråga för dessa stationer synas böra finansieras genom att ett kapitalinvesteringsanslag anvisas för ändamålet. Med utgångspunkt från de tidigare omnämnda kostnadsberäkningarna erfordras ett anslag av 1 050 000 kronor för ändamålet, vilket synes kunna avrundas till 1 000 000 kronor. Jag anser mig visserligen böra utgå från att bidrag från de enskilda intressenter, vilka ha fördel av anläggningarna, äro att påräkna, men då dessa bidrag icke torde komma att erhålla formen av kapitaltillskott, synes det lämpligt att ett anslag av angiven storlek ställes till järnvägsstyrelsens förfogande. Frågan om viss avskrivning av detta anslag anmäles i annat sammanhang denna dag av chefen för finansdepartementet. Järnvägsstyrelsens krav på att svenska sockerfabriksaktiebolaget skall finansiera anläggningarna synes mig icke tillräckligt motiverat.

Vad därefter angår de kostnader, som belöpa å stationer vid enskilda järnvägar, kunna desamma enligt förut angiven grund beräknas till cirka 1 575 000 kronor. Beloppet torde kunna avrundas till 1 500 000 kronor. Såsom jag tidigare framhållit torde dessa kostnader böra bäras, utom av staten, även av de enskilda intressenterna, vilka i detta fall äro järnvägarna och betodlarna. Betodlarnas bidrag synes kunna uttagas genom avgift å det inlastade godset, exempelvis kajavgift eller annan avgift av liknande slag. Fördelningen å intressenterna av kostnaderna synes rätteligen böra ske efter den nytta, vederbörande har av anordningarna. Då en uppskattning härav givetvis av praktiska skäl icke kan göras, måste grunderna för kostnadsfördelningen bestämmas efter skälighetsprövning. Med hänsyn till angelägenheten av att de planerade anordningarna verkligen komma till stånd i största möjliga utsträckning synes statens bidrag böra tilltagas så stort, att detsamma innebär en kraftig stimulans till igångsättande av anläggningsarbeten för ändamålet ifråga. Ur denna synpunkt torde vara motiverat, att statsbidraget i regel utgår med hälften av kostnaderna. Jag vill således förorda, att 750 000 kronor ställas till förfogande för ändamålet. Med utgångspunkt från att sammanlagda statsbidragen icke böra överstiga 750 000 kronor synes Kungl. Maj:t eller av Kungl. Maj:t utsedd myndighet, efter regler som fastställts av Kungl. Maj:t, böra bestämma bidragets storlek i det särskilda fallet. För här berörda ändamål synes ett reservationsanslag böra anvisas å driftbudgeten.

Utförandet av de ifrågasatta anordningarna bör omhänderhavas av järnvägarna. För att underlätta järnvägarnas finansiering av den del av kostnaderna för anordningarna, som icke täckes av statsbidrag, synes möjligheter böra beredas järnvägarna att erhålla lån från staten. Lånen böra efter beslut av Kungl. Maj:t eller den myndighet, som Kungl. Maj:t utser, utlämnas av riksgäldskontoret, som även synes böra handhava lånemedlen. För lånen bör utgå ränta, förslagsvis 4 %. Lånen böra löpa under viss tid, högst 10 år, samt amorteras med lika årliga annuiteter. För lånen synes böra ställas säkerhet, som kan godtagas av riksgäldskontoret. Såsom riksgäldskontoret påpekat torde, där förhållandena så påkalla, fordran på säkerhet dock kunna eftergivas.

Till bestridande av utgifterna för låneverksamheten bör ett reservationsanslag anvisas å kapitalbudgeten under fonden för låneunderstöd. Eftersom man kan utgå från att betydande belopp komma att tillskjutas av järnvägarna utan att lånemöjligheten anlitas, torde man böra räkna med en motsvarande begränsning av medelsbehovet för detta ändamål. Ett belopp av 400 000 kronor torde vara tillfyllest.

Under åberopande av vad sålunda anförts och under framhållande att proposition i ärendet torde jämlikt § 54 riksdagsordningen kunna avlätas utan hinder av att den för propositioners avlämnande till riksdagen stad-

gade tiden gått till ända hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels till Bidrag till lastnings- och lossningsanordningar för sockerbeter för budgetåret 1940/41 under elfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av kronor 750 000,

dels till Anordningar för lastning och lossning av sockerbeter vid statens järnvägar för budgetåret 1940/41 å kapitalbudgeten, under rubrik statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av kronor 1 000 000,

dels ock till Lån till lastnings- och lossningsanordningar för sockerbeter för budgetåret 1940/41 å kapitalbudgeten under fonden för låneunderstöd anvisa ett reservationsanslag av kronor 400 000.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sven Persson.