

Nr 227.

Ankom till riksdagens kansli den 11 juni 1940 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till anordnande av lastnings- och lossningsanläggningar för sockerbeter m. m. jämte en i ämnet väckt motion.

(2:a avd.)

I en den 24 maj 1940 dagtecknad proposition, nr 287, har Kungl. Maj:t, under återopande av vid propositionen fogat utdrag av statsrådsprotokollet över folkhushållningsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att *dels* till Bidrag till lastnings- och lossningsanordningar för sockerbeter för budgetåret 1940/41 under elfte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 750 000 kronor, *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 1 000 000 kronor, *dels ock* till Lån till lastnings- och lossningsanordningar för sockerbeter för budgetåret 1940/41 å kapitalbudgeten under fonden för låneunderstöd anvisa ett reservationsanslag av 400 000 kronor.

I samband härmed har utskottet till behandling förehåft en inom andra kammaren av herr *G. De Geer* väckt motion (II: 293), vari hemställts, att riksdagen med avslående av propositionen nr 287 måtte till täckande av vissa betodlarnas merkostnader för järnvägstransporter under 1940 års kampanj anslå ett belopp av 300 000 kronor.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för nämnda yrkande, hänvisas till motionen.

Av förevarande proposition inhämtas bland annat:

I samband med förhandlingar angående villkoren för sockerbetsodling under 1940 har *Sveriges betodlares centralförening u. p. a.* upptagit frågan om vidtagande genom vederbörande järnvägsförvaltningars försorg av åtgärder för att vid järnvägsstationer åstadkomma lämpliga lastnings- och lossningsanordningar för sockerbeter och betmassa.

Motivet för centralföreningens framställning 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 användning av 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. Omlastningsanordningar av något av ifrågavarande 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 framstälts från vissa järnvägar, reducerades antalet till omkring 175.

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 centralföreningen, 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.

Kungl. Maj:t har föranstaltat om en *utredning* i ämnet, varöver yttranden inhämtats av *riksgäldsfullmäktige* och *järnvägsstyrelsen*.

Departementschefen har för egen del anfört:

Av den verkställda utredningen framginge, att under normala förhållanden en avsevärd del av sockerbetsskörden järnvägsledes transporterades till sockerfabrikerna. Med utgångspunkt från nu rådande förhållanden torde det vidare kunna förutses, att järnvägarna under kommande höst i väsentligt vidgad omfattning komme att tagas i anspråk för bettransport. Det vore ur olika synpunkter av vikt att dessa transporter kunde försiggå med minsta möjliga svårigheter. Emellertid saknades i stor utsträckning vid järnvägarna särskilda anordningar för lastning och lossning av betor. Med den knapphet på arbetskraft, som för närvarande framträdde och även i fortsättningen kunde befaras komma att göra sig gällande på hithörande område, innebure denna brist en avsevärd olägenhet, vilken måhända i viss utsträckning kunde äventyra tillförseln av betor till sockerfabrikerna. Det syntes därför angeläget att åtgärder vidtoges 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 vore givetvis ett bestyr, som under vanliga förhållanden helt borde 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 komme att äga rum järnvägsledes. Att dessa fördelar uppmärksammats på järnvägshåll framginge tydligt av att järnvägarna själva redan påbörjat anläggningar av det slag, varom nu vore fråga, och att avsikten vore att i lämplig takt fortsätta därmed. För betodlarna torde fördelen ligga i att vissa besparingar kunde uppnås genom att mindre kvalificerad arbetskraft kunde anlitas eller, i händelse att tillgång

funnes å kvalificerad sådan, densamma kunde mera effektivt utnyttjas. För den enskilde arbetaren slutligen erbjöde anordningar av ifrågasatt slag den fördelen, att arbetet bleve mindre krävande.

Anläggningarna i fråga krävde emellertid investering av betydande kapital. I nuvarande läge kunde det ej förutsättas, att de enskilda intressenterna vore villiga ombesörja detta i erforderlig omfattning under närmaste tiden. För det allmänna vore det dock av synnerlig vikt ur folkförsörjningssynpunkt att anläggningar av här förevarande art komme till stånd med största möjliga skyndsamhet. Med hänsyn härtill syntes staten icke kunna undgå att ekonomiskt bidra till anordningarnas förverkligande.

För bedömande av storleken av de bidrag, som sålunda från statens sida borde ifrågakomma, syntes i första hand böra klarläggas, i vilken omfattning de avsedda anordningarna bleve erforderliga och kostnaderna för desamma. Utredningen vore i detta hänseende icke slutgiltig, men de preliminära uppgifterna, vilka utredningsmannen lämnat, syntes kunna accepteras såsom utgångspunkt för bedömandet. Av utredningen framginge, att omkring 200 järnvägsstationer i betdistrikten vore i behov av särskilda anordningar för lastning av betor. Vid denna beräkning hade medtagits samtliga stationer, vid vilka lastas en betkvantitet av minst 1 500 ton per år. Utginge man däremot från en betkvantitet av 2 000 ton per år, bortföle omkring 25 å 30 stationer. I dylikt fall kunde man alltså räkna med att omkring 170 å 175 järnvägsstationer erfordra anordningar för betlastning. De anordningar som kunde ifrågakomma utgjordes av elevatorer av viss typ, vilken redan varit i bruk under en betkampanj och befunnits ändamålsenlig, eller lastningsbryggor. Kostnaderna för dessa anordningar växlade givetvis efter de lokala förhållandena, men hade 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, syntes det lämpligt, att anordnandet av anläggningarna begränsades till de stationer, vilka mottoge minst 2 000 ton betor per år. Med ledning av utredningsmannens uppgifter kunde kostnaderna för samtliga anläggningar uppskattas till i runt tal $(175 \times 15\,000 =) 2\,625\,000$ kronor.

Enligt vad departementschefen inhämtat torde av de 175 stationer, som alltså komme i fråga, omkring 70 stycken vara belägna å järnvägar, anslutna till statsbanenätet eller de statliga järnvägsbolagen. Kostnaderna för anordningarna i fråga för dessa stationer syntes böra finansieras genom att ett *kapitalinvesteringsanslag* anvisades för ändamålet. Med utgångspunkt från de tidigare omnämnda kostnadsberäkningarna erfordrades ett anslag av 1 050 000 kronor för ändamålet, vilket syntes kunna avrundas till 1 000 000 kronor. Departementschefen ansåge sig visserligen böra utgå från att bidrag från de enskilda intressenter, vilka hade fördel av anläggningarna, vore att påräkna, men då dessa bidrag icke torde komma att erbålla formen av kapitaltillskott, syntes det lämpligt att ett anslag av angiven storlek ställdes till järnvägsstyrelsens förfogande.

Vad därefter anginge de kostnader, som belöpte å stationer vid enskilda järnvägar, kunde desamma enligt förut angiven grund beräknas till cirka 1 575 000 kronor. Beloppet torde kunna avrundas till 1 500 000 kronor. Såsom tidigare framhållits torde dessa kostnader böra bäras, utom av staten, även av de enskilda intressenterna, vilka i detta fall vore järnvägarna och

betodlarna. Betodlarnas bidrag syntes kunna uttagas genom avgift å det inlastade godset, exempelvis kajavgift eller annan avgift av liknande slag. Fördelningen å intressenterna av kostnaderna syntes rätteligen böra ske efter den nytta, vederbörande hade av anordningarna. Då en uppskattning härav givetvis av praktiska skäl icke kunde göras, måste grunderna för kostnadsfördelningen bestämmas efter skälighetsprövning. Med hänsyn till angelägenheten av att de planerade anordningarna verkligen komme till stånd i största möjliga utsträckning syntes statens bidrag böra tilltagas så stort, att det samma innebure en kraftig stimulans till igångsättande av anläggningsarbeten för ändamålet i fråga. Ur denna synpunkt torde vara motiverat, att statsbidraget i regel utginge med hälften av kostnaderna. Departementschefen ville således förorda, att 750 000 kronor ställdes till förfogande för ändamålet. Med utgångspunkt från att sammanlagda *statsbidragen* icke borde överstiga 750 000 kronor syntes 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 syntes ett reservationsanslag böra anvisas å driftbudgeten.

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

Till bestridande av utgifterna för *låneverksamheten* borde ett reservationsanslag anvisas å kapitalbudgeten under fonden för låneunderstöd. Efter som man kunde utgå från att betydande belopp komme att tillskjutas av järnvägarna utan att lånemöjligheten anlätades, torde man böra räkna med en motsvarande begränsning av medelsbehovet för detta ändamål. Ett belopp av 400 000 kronor torde vara tillfyllest.

Utskottet. Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, synes det under nu rådande förhållanden angeläget, att åtgärder vidtagas för underlättande av bettransporterna genom att vid olika järnvägsstationer i betdistrikten införa arbetsbesparande anordningar för lastning och lossning av betor. Sådana anläggningar kräva investering av betydande kapital. Departementschefen har framhållit, att det i nuvarande läge icke kunde förutsättas, att de enskilda intressenterna vore villiga att ombesörja detta i erforderlig omfattning under den närmaste tiden. Då det emellertid ur folkförsörjningssynpunkt är av synnerlig vikt, att anläggningar av nämnda art komma till stånd med största möjliga skyndsamhet, har departementschefen funnit ekonomiskt understöd från statens sida nödvändigt till anordningarnas förverkligande. Utskottet, som delar departementschefens sålunda uttalade uppfattning, kan för sin del icke finna den i förevarande motion II: 293 anvisade utvägen fram-

komlig. De anordningar, som av departementschefen ifrågasatts, hava bland annat motiverats med behovet av att på grund av bristande arbetskraft för det tunga arbete, varom här är fråga, få till stånd sådana anläggningar som underlätta lastnings- och lossningsarbetet. Motionärens förslag synes utskottet icke ägnat att på ett betryggande sätt avhjälpa de svårigheter på ifrågavarande område, varmed man i nuvarande läge torde hava att räkna. Utskottet vill i detta sammanhang jämväl framhålla, att enligt utskottets uppfattning de av departementschefen föreslagna anordningarna icke behöva betraktas allenast såsom tillfälliga utan kunna framdeles tagas i bruk även för annan inlastning. Utskottet avstyrker alltså bifall till motionen II: 293.

Enligt den i ärendet verkställda utredningen skulle omkring 200 järnvägsstationer i betdistrikten vara i behov av särskilda anordningar — elevatorer av viss typ eller lastningsbryggor — för lastning av betor. Härvid hava medtagits samtliga stationer, vid vilka lastas en betkvantitet av minst 1 500 ton per år. Enär det torde visa sig omöjligt att till hösten 1940 hinna färdigställa anläggningar vid samtliga ifrågavarande stationer, har departementschefen ansett anordnandet av anläggningarna böra begränsas till de stationer, som mottaga minst 2 000 ton betor per år. Antalet dylika stationer kan uppskattas till omkring 175. Utskottet har icke något att erinra mot departementschefens ifrågavarande förslag. I detta sammanhang vill utskottet emellertid framhålla, att för den händelse det skulle visa sig ogörligt att till instundande höst färdigställa anordningar för lastning av betor i den utsträckning, departementschefen avsett, sådana anläggningar i första hand synas böra komma till stånd vid de järnvägsstationer, som hava den största inlastningskapaciteten.

Utskottet biträder departementschefens förslag att kostnaderna för ifrågavarande anordningar vid de stationer, som äro belägna å järnvägar, anslutna till statsbanenätet eller de statliga järnvägsbolagen, finansieras genom ett kapitalinvesteringsanslag å 1 000 000 kronor. På av departementschefen anförda skäl anser utskottet vidare, att ett reservationsanslag av 750 000 kronor bör ställas till förfogande för statsbidrag till de enskilda järnvägarna, å vilka det skulle ankomma att utföra de å stationer vid dessa järnvägar planerade anordningarna. Statsbidraget synes i regel böra utgå med hälften av kostnaderna. Såsom i förevarande proposition angives torde det få ankomma på Kungl. Maj:t eller på av Kungl. Maj:t utsedd myndighet att efter regler, som fastställts av Kungl. Maj:t, bestämma bidragets storlek i det särskilda fallet. Utskottet har icke heller funnit något att erinra mot att ett anslag av statsmedel till föreslaget belopp av 400 000 kronor anvisas, avsett att användas till lån åt de enskilda järnvägarna till underlättande av finansiering av den del av kostnaderna för anläggningarna, som icke täckes av statsbidrag. I fråga om ränta å lånen, säkerhet för desamma, lånens löptid m. m. ansluter sig utskottet till vad departementschefen i ämnet anför.

Utskottet, som i övrigt icke funnit vad i förevarande proposition anförts

och föreslagits giva anledning till erinran eller uttalande från utskottets sida, får hemställa,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen II: 293, må

a) till *Bidrag till lastnings- och lossningsanordningar för sockerbeter* för budgetåret 1940/41 under elfte huvudtiteln anvisa ett *reservationsanslag* av 750 000 kronor;

b) till *Anordningar för lastning och lossning av sockerbeter vid statens järnvägar* för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett *reservationsanslag* av 1 000 000 kronor;

c) till *Lån till lastnings- och lossningsanordningar för sockerbeter* för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i fonden för låneunderstöd anvisa ett *reservationsanslag* av 400 000 kronor.

Stockholm den 11 juni 1940.

På statsutskottets vägnar:

PER GUSTAFSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar *Gustafsson* i Benestad, *Nilsson* i Malmö, *Johansson* i Fredrikslund, *Oscar Olsson*, *Asplund*, *Nilsson* i Landeryd, *Andersson* i Fältenborg, *Andrén*, *Ström* i Lidköping, *Heiding*, *Lindström* och *Boman*; samt

från a n d r a kammaren: herrar *Magnusson* i Skövde, *Törnkvist*, *Eriksson* i Stockholm, *Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Ward*, *Persson* i Tidaholm, *Andersson* i Södergård, *Hansson* i Rubbestad, *Mårtensson* och *Bergvall*.

Reservation

av herr *Magnusson* i Skövde.