

Nr 15.

Av herr **Johansson, Johan**, i Friggeråker m. fl., om anslag till lindring i fraktkostnader för kalk till jordbrukets behov.

För att underlätta tillgången på kalk för jordbrukets behov har riksdagen som bekant årligen sedan 1907 anvisat medel i följd av årligen återkommande propositioner därom.

Det har väckt förstämning hos jordbruksnäringens utövare, att intet äskande härutinnan giorts i årets proposition.

Kalkens nödvändighet för rationell jordbruksdrift är så erkänd inom kretsar, som följt denna frågas utveckling, att t. o. m. de myndigheter, som förorda statsbidragets upphörande, icke anse sig kunna underlåta att i sina framställningar om statsbidragets indragning giva starkt erkännande åt rikstigheten av den satsen, att kalken är nödvändig för att stegra och vidmakthålla åkerjordarnas avkastningsförmåga.

De skäl, som förmått chefen för jordbruksdepartementet att icke äska anslag för fortsatt fraktlindring, synas enligt till statsverkspropositionen fogat yttrande, sid. 154, vara:

att det icke hittills lyckats att för restitution av kalkfrakter få till stånd ett effektivt system, som lämnar säkerhet för att bidraget helt kommer jordbruket tillgodo;

att statsutskottet redan vid anslaget första anvisande uttalade betänkligheter mot att staten trädde emellan för beredande av lättnader i fraktkostnader åt viss näring för en för näringen behöflig vara;

att 1911 års riksdag uttalat den förmodan att genom anslaget insikten om kalkens fördelar redan vunnit sådan spridning bland lantmännen, att skärpning av villkoren för erhållande av statsbidrag borde vidtagas;

att enligt departementschefens mening kalkens goda egenskaper nu blivit så allmänt kända, att en riktig användning av kalk bör löna sig jämväl utan fraktbidrag;

att den omständigheten, att tiden med hänsyn till nu rådande depression på jordbruket kan anses vara illa vald för fraktbidragets borttagande, kompenseras därav, att frakterna förväntas sänkas;

att det statsfinansiella läget med nödvändighet tvingar till inskränkning av statsutgifterna.

Vid närmare granskning av dessa skäl se vi oss föranledda anföra följande.

Även om man icke verkligen hade hittills lyckats få tillstånd ett effektivt system, som lämnar säkerhet för att bidraget helt kommer jordbrukaren tillgodo, får det ingalunda anses uteslutet att sådant system kan framkomma.

De vid lantbruksstyrelsens och järnvägsstyrelsens genom nådigt beslut den 27 juni 1919 anbefallda utredningen tillkallade sakkunnige hava emellertid i sin P. M., sid. 16 meddelat, att misstron, såvitt de vid sina undersökningar kunnat finna, är ogrundad.

Det torde vara självklart, att en för vårt lands självförsörjning så från alla håll erkänd viktig fråga, som billiga kalkfrakter är, icke kan eller får avfärdas med skäl som bottna i en misstro, vars riktighet aldrig bevisats, men väl genom av tillkallade sakkunnige verkställd undersökning befunnits obefogad.

Gentemot departementschefens åberopande av 1907 års statsutskott vilja vi nämna, att många och stora anslag för underlättande av vissa näringars utövande av riksdagen under år som gått sedan 1907 anvisats, som helt visst 1907 års statsutskott — om detsamma då kunnat bliva hört i frågorna — skulle icke endast ställt sig betänksamt mot utan t. o. m. rent avslagit.

Det synes oss i varje fall, att uttalanden, gjorda 1907 eller vid annan tid före världskriget, inte kunna godtagas som skäl för avslag nu, då vårt lands befolkning under mellanliggande tid nödgats göra erfarenheter rörande landets behov av självförsörjning, som lägga hela frågan om billig tillgång på kalk för jordbruket på så att säga ett högre plan än som före världskrigets utbrott var möjligt förutse.

Ej heller anse vi att som skäl för totalt upphörande med statsbidrag till fraktlindringen kan godtagas ett åberopande av 1911 års riksdags uttalande, enär riksdagen ifråga aldrig uttalat sig för statsbidragets upphörande utan

endast för skärpning i villkoren för åtnjutande av fraktlindring och detta, som också anföres i propositionen, i syfte att utgifterna från anslaget kunde nedbringas.

Det bör bemärkas, att i 1911 års riksdags samma skrivelse har anförts, att här ifrågakarande anslag syntes riksdagen obestriddligen hava medfört stort gagn för jordbruksnäringen, särskilt därigenom att kalken tack vare detsamma bringats till allmännare användning vid jordbruket.

Sedan 1911 hava skärpningar i villkoren vidtagits flera gånger i sammanlagd omfattning så stor, att 1911 års riksdag sannolikt icke skulle kunnat tänka sig den.

Till belysande av den inverkan de skärpningar, som intill 1 juli 1918 vidtagits ävensom den inverkan fraktavgifternas provisoriska höjning haft å gränserna för de områden, inom vilka statsbidraget icke alls eller endast till en del utbetalts, lät järnvägsstyrelsen i februari 1919 uppgöra följande tablå:

För tiden fr. o. m. den	Statsbidrag i proc. å tariff U.	Trafikantens minimifrakt pr 100 kg.	Minimiiav- stånd, å vilka statsbidrag, åtminstone till en del, ut- går för trans- port å en järnväg.	Minimiiav- stånd, å vilka statsbidrag utgår efter full proc. å en järnväg.
1/1 1908	40 %	10 öre	33 km.	54 km.
1/1 1913	»	20 »	87 » ¹	171 » ¹
10/9 1915	»	20 »	63 » ²	141 » ²
1/7 1916	»	25 »	93 » ¹	211 » ¹
1/2 1917	»	25 »	93 » ²	181 » ²
1/7 1917	30 %	30 »	116 » ^{1 3}	201 » ^{1 3}
1/7 1917	»	30 »	87 » ²	141 » ²
1/8 1917	»	30 »	87 » ²	141 » ²
1/1 1918	»	30 »	41 » ²	63 » ²
15/6 1918	»	30 »	33 » ²	53 » ²

¹ Ändring på grund av ändring i trafikanternas minimifrakter.

² Ändring på grund av provisoriska tariffändringar.

³ Ändring på grund av procentuell sänkning i statsbidraget.

Sedan 1918 har ytterligare skärpning ägt rum, nämligen den 1 januari 1921, då minimifrakten höjdes från 30 till 80 öre pr 100 kg. Den 1 augusti 1921 sänktes minimifrakten till 60 öre pr 100 kg. och utgör fortfarande detta belopp.

Att oaktat dessa betydande skärpningar totalbeloppet utbetalt statsbidrag stigit från kronor 485,562: — för året 1911 till 1,964,926: — kronor för år 1918, då det var som högst, beror på två omständigheter, nämligen dels att förbrukningen ökats från 196,739 ton år 1911 till 312,114 ton år 1918, dels att de fraktsatser, varå statsbidraget procentuellt utginge, voro 200 proc. högre 1918 än 1911.

Då tonökningen 1918 utgjorde, som synes, 58 proc. å 1911 års förbrukning, är det skärpningarna som gjort att utbetalt statsbidrag för 1918 icke uppgick till kronor 2,301,561: —

Som synes i 1922 års proposition, sid. 148, har totalbeloppet utbetalt bidrag understigit för de tre senaste åren de anslag, som riksdagen för resp. år beviljat.

Påfallande är att för år 1921 utbetalts endast 1,066,472: — kronor av anvisade 1,800,000: —.

En av orsakerna härtill är tydligen den över jordbruket tungtliggande depressionen, som gör att lantbrukarna för närvarande icke kunna i utsträckning som förut tillföra sina jordar kalk, men en annan betydande orsak är, att de villkor, som gällt för åtnjutande av statsbidrag till kalkfraktlindring under året 1921, varit för lantbrukarna avsevärt hårdare än de som gällde under 1920 vid tid, då riksdagen behandlade frågan om anslaget för 1921.

En tredje orsak, ehuru i ringa grad, är den sänkning som den 1 augusti ägde rum i S. J:s godstaxor.

Givetvis kommer totalbeloppet utbetalt fraktbidrag att sjunka successive i mån frakttaxan, som tillämpas för dessa transporter, sjunker och kommer sålunda automatiskt ner till normalare belopp.

Om riksdagen anvisar ytterligare anslag, synes oss vara önskvärt att, till förebyggande av eventuellt sådana skärpningar i villkoren för fraktlindringens åtnjutande, att fraktlindringen icke bleve vad riksdagen åsyftat, utan för jordbrukarna mer eller mindre illusorisk, riksdagen även utlämnar något direktiv för den utgångspunkt, exempelvis trafikantens minimiavgift, som av vederbörande tjänstemän, vilka hava att utarbeta bestämmelserna, bör beaktas.

Vi anse, att en återgång till den minimiavgift, som gällt från 1 januari 1917 till 31 december 1920, nämligen 30 öre per 100 kg., borde redan innevarande år kunna göras.

Departementschefens förmenande att kalkens goda egenskaper för jordbruket nu blivit så allmänt kända, att en riktig användning av kalk bör även utan fraktlindring vara lönande, jävas av gödselsakkunniges utredning.

Av utredningens tabell IV framgår, att den mängd kalk som approxima-

tivt beräknat skulle erfordras för att täcka den odlade jordens kalkbehov i hela riket skulle utgöra, uttryckt i ren kalk, 570,000 ton, mot det att medeltalet i förbrukningen 1917 och 1918, de år förbrukningen var störst, utgjorde enligt tabell V, likaledes uttryckt i ren kalk, 255,185 ton.

Tyvärr ha vi långt kvar innan man kan hoppas på att kalken användes i hela den utsträckning, som är för intensiv jordbruksskötsel önskvärd.

Orsaken härtill är dels den, att kalkens verkningar trots allt ännu icke blivit i nödig utsträckning känd, dels, och ej minst, därför att frakterna under senaste åren varit höga, vilket förhållande verkar hårt på en så tung vara som kalk; detta synnerligast vid längre transportsträckor.

När man talar om, vilket som är lönande, får man ej förglömma att det gives en gräns för kostnaderna, som ej får överskridas, om det för den enskilde skall vara lönande.

Denna gräns ligger på olika läge i olika tider, men den depression, som omnämnes i departementschefens yttrande, gör, att för en starkare begränsning, eller än mera för statsbidragets upphörande just nu, tiden verkligen är illa vald.

Att, såsom departementschefen synes förutsätta, fraktlindringens borttagande nu, då fraktsatserna äro i fallande, skulle för lantbrukarna kännas mindre svårt, kan näppeligen vara riktigt, ty ett första villkor för att en näring skall kunna trivas i umgänget och tjänsteutbytet (varuutbytet) med andra näringar samt kunna fylla sin plats såsom ett led i landets produktionskedja, är, att ett något så när väl avvägt jämnviktsläge i de ekonomiska förutsättningarna för ifrågasvarande närings utövande förefinnes i förhållande till övriga näringars nämnda förutsättningar.

Då det icke gärna kan bestridas, att jordbruket för sina allmänna fraktbehov är lika beroende som industrien och andra näringar för sina dylika behov av en snar sänkning av frakttaxorna i allmänhet, skulle, därest departementschefens tankegång härutinnan omsattes i praktiken, följden bliva, att den redan nu mycket ojämna ställning, som jordbruket har i sin kamp bland andra landets näringar, bleve ännu mycket sämre.

Slutligen har departementschefen som skäl för anslagets upphörande åberopat det statsfinansiella läget.

Departementschefens uppfattning, att läget tvingar till inskränkning av statsutgifterna, dela vi till fullo, men endast så långt densamma medför besparing i statsfinanserna.

Men här kan starkt ifrågasättas, om ens en minskning för tillfället i statskassan kan förväntas genom anslagets upphörande.

Vi hava oss bekant, att vid de flesta kalkbruk, som leverera jordbrukskalk, bedrives arbetet sedan september—oktober i fjol, delvis tidigare, endast två veckor i månaden. Man gör sig näppeligen skyldig till överdrift om man tror, att ett borttagande av fraktlindringen skulle för långa tider framåt omöjliggöra driftens fulla återupptagande.

Kalkbruken, som enligt från flera håll lämnade uppgifter hade en utlastning i fjol som icke uppgick till mera än omkring hälften av 1914 års utlastning, skulle få än mindre att göra om fraktlindring bortföle.

Därmed skulle också arbetslösheten komma att ökas. Att anslaget för arbetslöshetens bekämpande som följd härav komme att behöva ökas måhända med minst samma belopp är icke otänkbart.

Den väsentliga delen av det belopp, som lantbrukaren har att betala för kalken, går till täckande av arbetslöner och fraktkostnader, vadan anslaget har sina välgörande verkningar även långt utanför jordbruksnäringens område.

Vi anse sålunda, att de skäl, som departementschefen byggt sin uppfattning på, icke äro av den betydelse, att de motivera ett så hårt ingrepp i jordbrukets utövning och i möjligheterna för tryggande av vårt lands självförsörjning, som ett borttagande av statsbidrag till lindring av kalkfrakterna skulle medföra.

Såväl de förutnämnda vid lantbruksstyrelsens och järnvägsstyrelsens utlåtande tillkallade sakkunniges P. M. som ej mindre gödselsakkunniges utredning bevisar tydligt och klart, att kalken är nödvändig för intensiv jordbruksdrift, och att kalktillgångarna äro så fördelade i landet, att flertalet jordbrukare äro avlägset boende från desamma.

Detta jämte det, att det allmännas intresse fordrar tryggandet av landets förmåga att förse landets invånare med nödiga livsmedel, äro enligt vårt förmenande de synpunkter, som främst böra tagas i övervägande vid ställningstagande till frågan om statsbidrag till viss del av frakt för kalk till jordbrukets behov.

På grund av det anförda få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen för första halvåret 1923 ställer ett förslagsanslag till lindring i fraktkostnader för kalk till jordbrukets behov av 900,000: — kronor.

Stockholm i januari 1922.

<i>Joh. Johansson.</i>	<i>Anders Elisson.</i>	<i>Per Gustafsson.</i>
Friggeråker.		
<i>Petrus Nilsson.</i>	<i>Ernst Svenson.</i>	<i>Per Andersson.</i>
<i>N. Gabrielsson.</i>	<i>L. Tjällgren.</i>	<i>Oscar Ericson.</i>
	<i>Karl Andersson.</i>	