

Nr 107.

Av herr **Elisson m. fl.**, om ökat anslag till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk m. m. för jordbrukets behov.

I vida kretsar inom vårt land har innehållet i årets statsverksproposition, nionde huvudtiteln, punkt 80, angående lindring av fraktkostnaderna för kalk, väckt djup förstämning.

De många tusende större som mindre jordbrukare, som nu kämpa en mången gång förtvivlad kamp för att kunna hålla sig och de sina kvar vid den näring och gärning, varåt de vigt sina krafter, se med största oro och bekymmer varje ökning, som påtvingas dem i deras produktionskostnader. Kalkindustriens såväl ägare som arbetare veta, att fraktkostnader, sådana dessa skulle bli för mellersta och södra Sverige därest kungl. lantbruksstyrelsens förslag skulle tillämpas, skulle betyda så avsevärd minskning i kalkförbrukningen, att månget kalkbruk skulle bli nödsakat nedlägga driften och många arbetare skulle bli arbetslösa.

Alla äro numera ense om att en tillfredsställande kalkhalt i den odlade jorden är av största betydelse för jordens avkastningsförmåga, men med hänsyn till de stora mängder kalk, som erfordras, måste såväl varans pris som fraktkostnad vara relativt låg om odlaren skall kunna finna med sin fördel förenligt att med kalk öka jordens bördighet.

Då herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet i propositionen säger »att ett helt inställande därav» (anslag för fraktlindring) »synnerligast under nu rådande för jordbruket bekymmersamma förhållanden, icke kan tillrådas», kan man förmoda att det måste hava varit med stor tveksamhet, som han icke dess mindre godtagit kungl. lantbruksstyrelsens förslag, som dock innebär att anslaget skulle i så mån inställas, att endast 14 procent av Sveriges åkerareal bleve berörda av fraktlindringen.

Av åberopade punkt 80 i propositionen framgår, att kungl. lantbruksstyrelsen föreslagit, att 300,000 kronor skulle anslås för budgetåret 1924—1925 till fraktlindring allenast för kalktransporter till stationer inom Kopparbergs län och Norrland, därvid den delen av fraktkostnaden, som trafikanten skulle

Kungl. lantbruksstyrelsens förslag.

betala, skulle vara 60 öre per 100 kg. oavsett transportlängden. Till lindring av kalkfrakter till övriga stationer inom landet anser kungl. lantbruksstyrelsen att intet statsbidrag numera bör lämnas.

Orsaken därtill är, säger styrelsen:

- 1:o) att ett av de viktigaste skälen därtill, att staten lämnat statsbidrag, torde vara behovet att lära lantmännen att använda kalk (sid. 168);
- 2:o) att styrelsen har grundad anledning antaga, att avsevärda mängder kalk tack vare statsbidraget fraktas från mellersta Sverige till Skåne och Blekinge (sid. 169);
- 3:o) att erfarenheten visat, att 1 kg. kalkoxid i regel har samma värde för jordbruket, antingen detta tillföres jorden i form av kalkstensmjöl eller i form av bränd och sedan släckt kalk (sid. 169);
- 4:o) att ehuru styrelsen icke förbiser, dels att lantbrukarne i södra Sverige måste, i händelse att styrelsens förslag genomföres, hänvisas till användning av de skånska kalkbrukens kalkstensmjöl, enär dessa kalkbruks brända kalk blir på grund av därvarande höga bränningskostnader för dyr för jordbruksbehov och dels att betydligt större mängder råvara i så fall måste transporteras, då den brända kalken (västgötakalken) innehåller en högre halt av kalkoxid än kalkstensmjölet, den olägenhet som den härigenom framtvingade ökningen i transportmängder uppstår för jordbrukarne, icke kan, enligt lantbruksstyrelsens förmenande, tillmätas allt för stor betydelse med de vitt förgrenade järnvägsnät, som inom ifrågavarande orter förefinnas (sid. 169);
- 5:o) att den mera än allt annat fördyrande faktorn vid befraktningen av kalk från Västergötland utgöra de extra frakttillägg, som påläggas av enskilda järnvägar, av vilka kalkutfraktningen i dessa orter är beroende (sid. 171);
- 6:o) att ehuru lantbruksstyrelsen till fullo behjärtar kalkens stora betydelse för jordbruket inom landet i sin helhet och under gynnsammare statsfinansiella förhållanden givetvis skulle hava påyrkat bidrag till lindring av kalkfrakterna över hela riket, anser sig styrelsen dock under nu rådande förhållanden böra hemställa om lindring för kalkfrakterna allenast ifråga om Norrland och Kopparbergs län.

Kungl. järnvägsstyrelsens yttrande.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande över lantbruksstyrelsens förslag erinrat om, hurusom de för några år sedan gällande villkoren för statsbidragets utgående möjliggjorde, att kalkköparne väsentligast på statens bekostnad kunde köpa kalk från avlägset liggande kalkbruk med förbigående av mera närliggande och att därför bland de skärpningar i villkoren, som under senaste åren gjorts, även ingått sådana, som avsett att råda bot härför.

Järnvägsstyrelsen förmenar, att om föreslagna 60 öre per 100 kg. kalk skulle såsom kalkköparens andel i fraktkostnaden vid transporter till Norrland och Kopparbergs län gälla oavsett, om kalken utginge från Väster-

götland eller Närke skulle den mesta kalken till ifrågavarande områden komma att köpas från Västergötland.

Järnvägsstyrelsen säger: »Till belysande av transporterens omfattning må anföras, att av hela den transportmängd, som år 1919 anlät till stationer norr om Krylbo och Nora från stationer i södra och mellersta Sverige, cirka 62 procent befordrats från Västergötland och 28 procent från Närke och från övriga produktionsområden utsändas endast 10 procent. Av de anförda siffrorna framgår ävenledes, att redan med nuvarande system för statsbidragets beräkning en betydligt större transport av kalk äger rum från Västergötland än från Närke.»

I anledning härav har järnvägsstyrelsen föreslagit sådan ändring i lantbruksstyrelsens förslag, att för transporter söder om en viss linje, dragen ungefär vid gränsen mellan Närke och Västergötland och utdragen på ömse sidor (t. ex. efter linjen Charlottenberg—Laxå—Hallsberg—Katrineholm—Norrköping) statsbidraget skulle så beräknas, att nettotrafiken utgår med t. ex. 10 öre per 100 kg. högre belopp än för transporter från norr om nämnda linje belägna orter.

1:o) Påståendet, att skälet för anslag till kalkfrakterna skulle vara behovet att lära jordbrukarna att använda kalk, har under senaste två åren så ofta framhållits av dem, som önskat anslaget indragning, att en återblick i statsverkspropositionen till 1907 års riksdag, den första som beviljade dylikt anslag, synes i detta sammanhang vara nödvändig.

Man finner där i nionde huvudtitelns proposition nr 51 under sidorubrik »Lantbruksstyrelsens yttrande den 19 januari 1905», att lantbruksstyrelsen icke med ett ord angivit, att ändamålet med önskade anslaget skulle vara att lära jordbrukarna att använda kalk, men däremot att styrelsen betonat nödvändigheten att genom frakternas förbilligande underlätta tillgången på kalk för jordbrukets behov.

Vi tillåta oss till belysande härav göra följande citat ur propositionens innehåll om lantbruksstyrelsens här åberopade yttrande:

»Det svenska jordbrukets avkastning hade, enligt vad erfarenheten lagt i dagen, under de senaste årtiondena icke stått i rätt förhållande till de kostnader, som måst nedläggas å jorden för frambringandet av skördarna. Detta missförhållande hade allt skarpare framträtt i samma mån, som det för lantbrukets bedrivande erforderliga arbetet kommit att betinga allt större kostnader. För att det kapital, som i vårt land nedlades på jordbruket skulle lämna skäligen avkastning, vore nödvändigt att öka jordens produktionsförmåga.»

»Till höjandet av denna syntes ett av de säkraste medlen vara att tillföra jorden erforderliga mängder av kalk.» Vidare fortsätter styrelsen: »Som emellertid stora delar av vårt land saknade kalkbrott, såge sig jordbrukarna ofta nödsakade att från mer eller mindre avlägsna trakter hämta sitt behov

Kungl. lantbruksstyrelsens förslag bemötes av motionärerna.

Behovet att lära jordbrukarna att kalka.

av kalk och, då frakterna för kalken på grund av varans tyngd måste ställa sig höga, medförde kalkningen ofta allt för stora kostnader, för att den skulle kunna komma till användning.»

Kalkens tyngd och kalkförekomsternas ojämna fördelning över landets olika delar äro alltså oförändrade och även i övrigt synes lantbruksstyrelsens yttrande av 1905 passa väl in på jordbrukets nuvarande förhållande.

Att skälet för anslaget beviljande icke var behovet att jordbrukarna skulle lära sig inse kalkens stora betydelse för rationell jordbruksdrift, även om denna lärdom helt naturligt ökats med den allmänna förbrukningen av kalken, — ett förhållande, vars ytterligare utbredning är synnerligen önskvärdt — framgår också av dåvarande departementschefens yttrande vid anslagsfrågans föredragning i statsråd, då han meddelar, att en rik erfarenhet har visat, att en av de viktigaste förutsättningarna för en lönsam nyodling som även vid brukning av den gamla åkerjorden är en underlättad tillgång på kalk.

Vi bedja få citera ur 1907 års proposition, departementschefens yttrande, följande:

»Det förhållandet, att stora delar av vårt land sakna kalkförekomster, under det andra hava riklig tillgång därpå och att just de områden, vilka inrymma de största ännu ouppodlade mossarna, i regel äro de kalkfattigaste, utgör enligt mitt förmenande kraftigt talande skäl för vidtagande av särskilda åtgärder från statens sida, för att åt dessa kalkfattiga trakter bereda möjlighet att i nödig utsträckning begagna sig av ifrågakommande jordförbättringsmedel.» »Att de långa avstånden och därav följande dryga fraktkostnader i förhållande till varans värde skola verka i hög grad hämmande i detta avseende, är uppenbart.»

Av det vi i denna punkt anfört bör kunna framgå, att lantbruksstyrelsens påstående, att skälet för anslaget beviljande, var behovet att jordbrukarna skulle läras använda kalk, icke bör tillmätas stor betydelse vid ställningstagande till frågan, huruvida skäl föreligger eller icke föreligger att fortfarande bevilja anslag till lindring av kalkfrakterna.

Kalktransporter fr. mellersta Sverige till Skåne och Blekinge.

2:o) Beträffande denna punkt förmoda vi, att styrelsen med orden mellersta Sverige åsyftar Västergötland och Nerike. I så fall vilja vi nämna, att under det att från västgötabruken fraktades under året 1911 cirka 15 à 16,000 tons kalk till Skåne och Blekinge, hava dylika befraktningar med varje år sedan dess blivit allt mindre och torde under senaste åren hava rört sig på omkring fjärdedelen av nyssnämnda kvantitet.

Utöver någon enstaka sändning på c:a 10 ton har nerikesbruken aldrig någonsin haft avsättning för sin kalk i Skåne och Blekinge. Styrelsens antagande, att »avsevärda mängder kalk från mellersta Sverige fraktas tack vare statsbidraget till Skåne och Blekinge» förefaller följaktligen vara ogrundat.

3:o) Styrelsens uttalade mening, att 1 kg. kalkoxid har i regel samma värde för jordbruket antingen kalkoxiden tillföres jorden medelst bränd kalk eller i kalkstenmjöl kan vara riktig endast under förutsättning, att lerjordar och mossodlingar ställas utanför betraktelsen; ty den praktiska erfarenheten har visat jordbrukarna, att då det gäller göra en lerjord lucker och mera brukningsbar eller det gäller att påskynda förmultningen i en mossjord, är den brända kalkens effektivitet mycket större än kalkstensmjölet.

Kalkoxid i bränd kalk och i kalkstensmjöl.

4:o) Även med nu gällande villkor för statsbidraget till kalkfraktkostnaden blir västgötakalken så dyr vid station i Skåne och Blekinge, att där den samma användes, det helt visst i regel endast gäller kalkning av ler- och mossjordar och där sålunda intet val mellan bränd kalk och kalkstenmjöl praktiskt taget gives. En närmare undersökning härom inom dessa två provinser på de lokaliteter, där västgötakalk användes, skulle sannolikt bestyrka riktigheten av denna vår förmodan.

Styrelsen anser att förbrukare av bränd kalk i södra Sverige kunna utan olägenhet övergå till kalkstensmjöl.

Om övriga områden av södra Sverige, det vill säga Småland och Halland, kan sägas, att där med hänsyn till jordarnas beskaffenhet och frakternas storlek kalkstenmjöl med fördel kan användas, redan nu i regel sådan kalk begagnas.

Fritt å banvagn kostar västgötakalken vid kalkbruken f. n. omkring 15 kronor pr 1,000 kg. och Ignaberga kalkstensmjöl 9 kronor pr 1,000 kg.

Den förstnämnda håller c:a 75 % kalkoxid och den sistnämnda c:a 85 % kolsyrad kalk, vilket förvandlat till kalkoxid blir $\frac{85 \times 56}{100} = 47,7$ %. Kalkoxiden kostar alltså pr kg. i västgötakalken 2 öre och i kalkstenmjölet 1,9 öre.

Tiden har icke medgivit oss att göra en fullständig fraktkostnadsberäkning över samtliga de orter, som av förslaget till omläggning från användning av bränd kalk till kalkstenmjöl beröras, men man får dock en aning om, vad kostnadsökningen skulle betyda för jordbrukaren, då man dragit ut konsekvenserna av följande. (Se tabell å sid. 6.)

Lantbruksstyrelsens uttalade uppfattning, att, ehuru »betydeligt större mängder råvara måste transporteras» vid användning av kalkstenmjölet från Skåne än vid användning av bränd kalk från Västergötland, icke »allt för stor betydelse» kan tillmätas däråt, förefaller något omotiverad, då man ser att i stället för nu gällande frakt i medeltal 7,76 kronor per 1,000 kg. västgötakalk skulle på dessa orter få betalas i medeltal 12,96 kronor pr 1,000 kg. kalkstenmjöl.

Svenska Mosskulturföröningen har i en »P. M. rörande kalks användning på olika jordarter och kostnaderna därför», vilken P. M. är i avskrift vidfogad 1907 års proposition i ärendet, angivit, att vid grundkalkning åtgår pr har på lerjord av bränd kalk 5,700 kg. (= 4,000 kg. kalkoxid) och av kalkstensmjöl 8,000 kg. (= 4,000 kg. kalkoxid) samt på mossjord av bränd kalk

Frakttuppgifter i kronor pr 1,000 kg. kalk.

Frakttabell 1.

| Till stat. i Småland | Fr. Kafås, Ekedalens st. i Västergötland | | | | Fr. Ignaberga station i Skåne. | | | | |
|----------------------|---|--|--|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------|--|------------------------------------|------------------------|
| | Avstånd i km. | Enligt nu gällande villkor för statsbidraget | Enligt nu gällande villkor för statsbidraget | Enligt lantbruksstyrelsens förslag | Skilnad mellan 2 och 3 | Avstånd i km. | Enligt nu gällande villkor för statsbidraget | Enligt lantbruksstyrelsens förslag | Skilnad mellan 6 och 7 |
| | | | | | | | | | |
| Värnamo | 166 | 7: 58 | 13: 78 | 6: 20 | 137 | 6: 71 | 11: 21 | 4: 50 | |
| Vetlanda | 174 | 7: 47 | 14: 77 | 7: 30 | 195 | 7: 85 | 12: 35 | 4: 50 | |
| Målilla | 253 | 8: 15 | 15: 05 | 6: 90 | 246 | 8: 25 | 15: 25 | 7: — | |
| Åsheda | 211 | 7: 83 | 15: 63 | 7: 80 | 191 | 7: 95 | 13: 15 | 5: 20 | |
| Medeltal | 201 | 7: 76 | 14: 83 | 7: 05 | 192 | 7: 69 | 12: 96 | 5: 29 | |

4,900 kg. (= 3,500 kg. kalkoxid) och av kalkstensmjöl 7,000 kg. (= 3,500 kg. kalkoxid).

Vid underhållskalkning på ler- och mossjord av bränd kalk 2,100 kg. (= 1,500 kg. kalkoxid) och av kalkstensmjöl 3,000 kg. (= 1,500 kg. kalkoxid).

Enligt frakttabellen här ovan kan en mossjord vid berörda stationer grundkalkas med en fraktkostnad enligt nu gällande bestämmelser för 38,02 kronor pr hkt. nämligen 4,900 kg. västgötakalk à 7,76 kronor pr 1,000 kg., men skulle enligt lantbruksstyrelsens förslag stiga till en fraktkostnad av 90,72 kronor, nämligen 7,000 kg. kalkstensmjöl à 12,96 kronor pr 1,000 kg.

Man frestas fråga, var de mossjordar äro belägna, vars brukningskostnader fåla vid en uppökning för enbart posten kalkfrakter, med 52,70 kronor pr hkt.

Fraktkostnaden vid underhållskalkning skulle stiga med 22,69 kronor eller från 16,19 kronor till 38,88 kronor.

Härtill komma ökade kostnader för kalkmängdens hemkörning, vilken ej är så obetydlig på grund av dels nuvarande höga arbetskostnader, dels långa avstånd till järnvägsstationerna, som trots »vitt utgrenat järnvägsnät» likväl på många orter fortfarande finnas.

Västgöta-
banornas
frakttillägg.

5:o) Av styrelsens uttalande att den mera än allt annat fördyrande faktorn vid befraktning av kalk från Västergötland utgöra de extra frakttillägg, som påläggas av enskilda järnvägar, av vilka kalkutfraktningen är beroende — får man den uppfattningen, att det i huvudsak, eller till och med endast, är dessa järnvägar, som uppbära extra frakttillägg. Så är emellertid icke förhållandet, varom envar, som sä önskar, kan förvissa sig genom att

läsa järnvägsstyrelsens förteckningar över de järnvägar, som uppbära dylika tillägg.

6:o) Till synes icke utan stor tvekan har lantbruksstyrelsen gjort sin underdåniga hemställan, att anslag till fraktlindring skulle allenast avse kalktransporter till Kopparbergs län och Norrland ty, säger styrelsen, »under gynnsammare statsfinansiella förhållanden skulle styrelsen givetvis hava påyrkat bidrag till lindring av kalkfrakterna över hela riket.»

De statsfinansiella skälen.

En återblick i 1907 års förutnämnda proposition, i vad den angår den statsfinansiella sidan av saken vore att rekommendera till en var, som av statsfinansiella skäl anser, att fraktlindringen bör upphöra på sätt lantbruksstyrelsen föreslagit.

Vad dåvarande departementschefen meddelat till protokoll vid frågans föredragning i statsråd angående vad riksdagen i sina tidigare skrivelser i ärendet yttrat om ökade statsinkomster, höjning i jordens avkastningsförmåga, om ökade fraktinkomster, ökade tillfällen till arbete och förtjänst, som skulle bliva följderna genom att medelst fraktlindring underlätta tillgången på kalk för jordbruket, är så mycket mera giltigt nu, som ingen bestritt, men mången haft anledning bestyrka att de förutsägingar, som då gjordes, hava förverkligats.

Enligt vad oss meddelats från vissa större kalkbruk kan för 1923 års kalkproduktion enbart i Västergötland och Nerike beräknas, att i löner till arbetare och tjänstemän vid därvarande kalkbruk hava utbetalts omkring 2 millioner kronor och att järnvägarnas totala inkomst för befraktningen av nämnda produktion torde uppgå till omkring en och tre kvarts million.

Men som bekant ligga icke alla vårt lands kalkbruk i Västergötland och Nerike och ej heller är det endast arbetare, tjänstemän och järnvägarna, som få sina inkomster — och därmed beskattningsmöjligheter — ökade genom kalkförbrukningen, vadan de anförda siffrorna endast kunna tjäna såsom en antydning om vad en förminskad kalkförbrukning betyder för jämväl andra näringar än jordbruksnäringen.

Varför järnvägsstyrelsen har i underdånig skrivelse av så sent datum som den 19 november 1923 hänvisat till 1919 års leveranser och icke till 1923 eller åtminstone 1922 års, är svårt att förstå.

Järnvägsstyrelsens yttrande bemötes av motionärerna.

Enligt uppgifter från kalkbruken har sammanlagda leveransen under året 1923 till stationer inom Kopparbergs län och Norrland varit:

| | |
|-------------------------------|-------------|
| från västgötabruken | 6,457 tons |
| » nerikesbruken | c:a 6,600 » |

Summa c:a 13,000 tons

De skärpningar i villkoren för fraktlindringen, som på förslag av järnvägsstyrelsen själv genomförts och tillämpats sedan januari 1921 i syfte att förhindra att konsumenterna väsentligast på statens bekostnad kunde taga kalk från längre bort belägna kalkbruk med förbigående av mera närlig-

gande ha, som synes av dessa siffror, tvärt emot vad järnvägsstyrelsen synes göra gällande, medfört en sådan omläggning i fördelningen av leveranserna till Kopparbergs län och Norrland från Västergötland respektive Nerike, att skäl för större skillnad än den, som för närvarande förefinnes i fraktkostnaderna för transporter från Västergötland å ena och från Nerike å andra sidan till ifrågavarande landsändar, icke föreligger. Man får icke förglömma, att jordbrukarna behöva uttaga hela sitt årsbehov av kalk på jämförelsevis få månader och att nerikesbrukens leveransförmåga därför kan vara otillräckligt för att rättidigt kunna tillgodose alla kalkförbrukarna.

Ehuru önskvärt att transportlängden icke göres onödigt stor, måste man dock i dylika skärpningar gå försiktigt fram, dels på grund av nu nämnda omständighet, dels av orsak att om fraktdifferens blir allt för stor därav kan följa, att nerikesbrukens kalkpris ökas med en del av fraktskillnaden, som då skulle förfela sitt avsedda ändamål.

Allmänna synpunkter för fraktlindring i oförändrad utsträckning.

Att bereda Kopparbergs län och Norrland billigare kalkfrakter än de för dessa landsdelar nu gällande är i och för sig önskvärt, men av skäl, som vi delvis redan anfört, anse vi icke, att de övriga delarna av landet, som nu äro delaktiga i fraktlindringen, böra utestängas från denna delaktighet.

Det bör dock uppmärksammas, att ur folkhushållningens synpunkt är den delen av jordbruksnäringen, som genom propositionens förslag skulle avstängas från fraktlindringen, den avgörande.

Denna synpunkt — folkhushållningens — kan ännu en gång bliva den viktigaste för många andra frågors lösning, men om lösningen då kan ske i lycklig riktning, kan mycket bero på, huruvida synpunkten under mellantiden fått sitt nödiga beaktande vid avgöranden i frågor sådana som den föreliggande.

Produktionskvantitet i Västergötland och Nerike samt procentuella avsättningen i Norrland.

Den totala avsättningen under 1923 har enligt uppgift från kalkbruken varit:

| | |
|---|-------------|
| från samtliga västgötabruk sammanlagt | 188,913 ton |
| » » nerikesbruk » | ca 33,300 » |

varav ha såsom förut nämnts levererats till stationer inom Kopparbergs län och Norrland:

| | | |
|------------------------------------|---------------|----------------------|
| från västgötabruken 6,457 ton utg. | 3,42 % | av tt. västgötaprod. |
| » nerikesbruken <u>6,600</u> » | <u>19,8</u> % | » » nerikesprod. |

| | | |
|--------------------|--------|--|
| Summa 13,057 ton » | 5,87 % | » sammanlagda västgöta- och nerikesproduktionen. |
|--------------------|--------|--|

Enligt »Beskrivning till karta över Sveriges åkerareal» av Carl Julius Anrick, tryckt 1921 framgår av tabell 3, sid. 35, att Sveriges åkerareal är fördelad sålunda:

| | Areal i hektar | utg. i % av Sveriges hela åkerareal |
|---------------------------|------------------------|--|
| Kopparbergs län | 111,600 | 2,92 % |
| Norrland | 431,300 | 11,29 % |
| Övriga Sverige | 3,278,900 | 85,79 % |
| | <u>Summa 3,821,800</u> | <u>100,00 %</u> |

Visserligen utgå icke statsbidrag ens med nuvarande föreskrifter till samtliga de i »Övriga Sverige» belägna trakterna, men de väsentligaste delarna därav skulle dock genom riksdagens bifall till propositionen få sina kalkfrakter så avsevärt fördyrade, att kostnaderna bleve oöverkomliga för flertalet jordbrukare; synnerligast i jordbruksnäringens nuvarande nödläge.

Av vid årets proposition vidfogad »tabell för beräkning av statsbidrag för kalktransporter» synes att statsbidrag utbetalas först vid en transportlängd av 150 km. och å sid. 156 angives den minimifrakt, som trafikanten har att betala efter avdrag av statsbidraget, vara 60 öre per 100 kg.

Nu gällande villkor för fraktberäkningen.

Då man härav skulle kunna förmoda, att kalken med nuvarande frakttaxor kan utan statsbidrag befordras 145 km. för 60 kronor per 10 ton, tillåta vi oss erinra, att till grund för i tabellen angivna beräkningar ligger statens järnvägars taxa och att man visserligen kan vid transport, som utslutande berör statens järnvägar, få befordra 10 tons kalk för 60: — kronor, men i regel inte i samtrafik vare sig mellan erskilda järnvägar och statens eller enbart enskilda. I varje fall, alltså även i trafik å enbart S. J., tillkomma omlastnings-, täcknings- och vägnings- samt uttagningsavgifter i den mån sådana avgifter påvåla sändningen. *Å dylika avgifter lämnas inget statsbidrag.*

Å vidfogade frakttabell II, bilaga 1 till denna motion, hava vi upptagit några exempel avsedda att belysa fraktkostnadernas nutida påbyggnad. Kol. 1 anger grundtaxans belopp. I kol. 2 angivet belopp är av gammalt datum. I kol. 3 angivet belopp utgör den del av det s. k. procentiska fraktillägget, som numera tillämpas. Denna sorts tillägg började tillämpas 1917.

Omlastningskostnader och täckningsavgifter äro jämförelsevis nya pålagor. Dylika avgifter debiterades icke för kalksändningarna för en del år sedan. Av från Västergötland under 1923 utlastade cirka 189,000 ton kalk har cirka 71 % utlastats från bruk vid smalspårig bana. Om man utgår ifrån, att den del av kalken, som stannar för förbrukning inom Västergötland utmed smalspåriga banor, är ungefärligen så stor som den som utlastats av bruk vid bredspårig bana för vidare befordran in på smalspåriga banor i andra provinser, ha dock lägst cirka 134,000 ton omlastats minst en gång och därför av trafikanten uttagits en avgift av 5: — kronor pr 10 ton eller i allt 67,000: — kr.

Omlastnings- och täckningskostnader.

Vidare en täckningsavgift av i medeltal 8: — kr. pr 10 ton
 för hela eller i huvudsak hela produktionen förslagsvis

| | |
|--|----------------|
| 175,000 ton | 140,000: — kr. |
| alltså på allenast västg.-produktionen | 207,000: — kr. |

Däremot kan anföras att statens järnvägar icke uppbär dessa avgifter ensam och att statens järnvägars inkomster i varje fall icke äro avsedda att användas till fraktlindringar, men icke dess mindre är det kanske av vikt att känna dessa fraktkostnadsökningar, innan åtgärder för fraktkostnadernas ytterligare fördyrande vidtagas.

Banavgifter. Beträffande så banavgifterna, kol. 5, liksom de avgifter, som äro angivna i kol. 1 till och med 4, ingå dessa i den delen av fraktkostnaden, varå viss del under föreskrivna villkor täckes med statsbidrag.

En hel del av på senare åren gällande banavgifter har nu indragits och utredning pågår om indragning av mesta möjliga av återstående.

**Anslaget
storlek.**

I sin underdåniga skrivelse av den 7 augusti 1923, vari järnvägsstyrelsen framlade förslag i riktning, att en mindre del av banavgifterna än som nu sker skulle täckas med statsbidrag, har styrelsen ansett sig kunna uppskatta den årliga besparingen i statsanslaget till lindring av kalkfrakterna, därest de ordinarie — men *icke extra banavgifterna* eller frakttillägg — inräknas i statsbidraget till *cirka 384,000: — kronor*.

Man borde kunna förvänta, att åtminstone omkring hälften av då gällande extra banavgifter och frakttillägg indrages. I så fall skulle en lättnad i statsanslaget av denna anledning kunna uppstå på cirka 150,000: — kronor. Utgående härifrån och med bemärkande att herr statsrådet och chefen för kungl. jordbruksdepartementet i sitt yttrande till statsrådsprotokollet anført, att även med bibehållande av nu gällande föreskrifter för banavgifternas inräkning i statsbidraget ingen risk föreläge, att av fjolårets riksdag anslagna belopp 800,000: — kronor skulle överskridas, synes det sannolikt, att ett anslagsbelopp av 650,000: — kronor skulle för budgetåret 1924—1925 vara tillräckligt för att fraktlindring i kalktransporter skulle kunna lämnas i samma utsträckning och på enahanda villkor som för närvarande äger rum.

En ytterligare skärpning i gällande villkor i syfte att minska fraktlindringen bör enligt vårt förmenande icke ske, när lindringen eljest bleve allt för obetydlig för att kunna gagna det med lindringen avsedda ändamålet, nämligen att underlätta användningen av kalk.

För att ytterligare belysa huru oerhörda belastningarna i frakttungan skulle bliva, om fraktlindringen skulle upphöra till orter inom övriga Sverige, tillåta vi oss hänvisa till nedanstående frakttabell, däri angivna belopp äro medeltalen i ex. på fraktkostnader från västgotakalkbruk till tre a fem stationer inom vardera nedannämnda län, därvid avsändnings- och mottagningsstationer äro valda med hänsyn till i verkligheten vanligen förekommande.

Frakttabell III.

| | Fraktkostnader i kr. | | Ökning i kr. |
|--|--|-------------------------------------|--------------|
| | pr 1000 kg. Enligt nu gällande bestämmelser. | Enligt lantbruksstyrelsens förslag. | pr ton. |
| Till Västmanland . . . | 8,15 | 12,65 | 4,50 |
| » Uppsala och Stockholms län | 8,90 | 14,65 | 5,75 |
| » Södermanland . . | 8,17 | 14,15 | 5,98 |
| » Östergötland . . . | 8,55 | 14,08 | 5,53 |
| » Värmland | 8,30 | 15,50 | 7,20 |
| » Bohus län | 7,27 | 11,— | 3,73 |
| » Älfsborgs län . . . | 7,09 | 11,20 | 4,11 |
| » Hallands län . . . | 7,50 | 11,05 | 3,55 |
| » Jönköpings län . . | 7,20 | 12,47 | 5,27 |
| » Kronobergs län . . | 8,08 | 14,54 | 6,46 |

Som synes variera ökningarna redan i dessa tal mellan 35,50 kronor till 72 kronor pr 10 ton, men variationerna äro avsevärt större i många enskilda fall. Så t. ex. till Strängnäs blir medelökningen i transportkostnad från Kavlås (Ekdalens station), Uddagården, Varnhem, Kinnemalma och Skövde 108,40 kronor pr 10 ton eller 132 % på nuvarande fraktkostnad. I allmänhet ligga ökningarna på 50 till 80 % på nuvarande fraktkostnad, ehuru 90, 100 upp till 110 % icke äro sällsynta.

Med stöd av vad vi här ovan anför, få vi hos riksdagen hemställa, att riksdagen måtte till lindring av fraktkostnader vid transport på järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mærgel för jordbrukets behov anvisa för budgetåret 1924—1925 ett extra förslagsanslag av 650,000: — kronor.

Stockholm den 17 januari 1924.

Anders Elisson.

Joh. Johansson.
Friggeråker.

Oscar Ericson.

Petrus Nilsson.
Gränebo.

Karl Andersson.
Eliantorp.

Bilaga I till motion angående
fraktlindring för kalktransporter.

Frakttabell II.

Fraktkostnad från *Kavlås* i kronor för jordbrukskalk vid sändningar om 10,000 kg.

| Av- stånd km. | Till station | Tariff U. = tar. 12 — 20 % | Fast tilläggs- avgift | 80 % till- lägg å tariff U + 4 öre | Frakttill- lägg | Banav- gifter | Omlast- ningsav- gifter | Täck- nings- avgift | Väg- nings- avgift | Summa utan av- drag av statsbi- drag | Summa statsbi- drag | Summa efter av- drag av statsbi- drag |
|---------------------|-------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---|--------------------|------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------|--|---------------------------|---|
| | | Kol. nr | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. |
| 99 | Nitta | 34:— | 4:— | 30:— | 2:— | 15:— | 5:— | 4:— | 1: 50 | 95: 50 | 25:— | 70: 50 |
| 200 | Ånimskog | 47:— | 4:— | 41:— | 2:— | 15:— | 5:— | 8:— | 1: 50 | 123: 50 | 47:— | 76: 50 |
| 300 | Sandbäckshult | 60:— | 4:— | 51:— | 2:— | 15:— | 9:— | 10:— | 1: 50 | 152: 50 | 69:— | 83: 50 |
| 400 | Påarp | 66:— | 4:— | 56:— | 2:— | 12:— | 5:— | 10:— | 1: 50 | 156: 50 | 68:— | 88: 50 |