

Nr 225.

Av herr Sundström m. fl., om anslag till fraktlindring för kalk.

I årets statsverksproposition har icke upptagits något anslag till kalkfraktlindring. Sådant anslag har tidigare utgått varje år sedan 1908 med varierande belopp. Efter första världskriget uppgick anslaget till 2 milj. kronor men minskades sedan undan för undan. Den 1 juli 1940 skärptes bidragsgrunderna ytterligare med hänvisning till den statsfinansiella situationen. Härefter har medelsåtgången uppgått till ca 300 000 kronor i medeltal för budgetår.

Statsbidraget utgår vid avstånd över 20 mil med ett alltefter avståndet mellan avsändnings- och mottagningsstationen varierande belopp. Detta s. k. avståndsbidrag utgår med högst 1 krona per ton. Vid transport i samtrafik med enskild järnväg utgår därjämte statsbidrag dels till täckning av i fraktkostnaden ingående övergångsavgift, dels till täckning av hälften av förekommande banavgifter. Ban- och övergångsavgifter kunna för jordbrukare, som måste frakta sin kalk på enskilda järnvägar, uppgå till relativt stora belopp, ända upp till 5 å 6 kronor per ton. Då hela övergångs- och halva banavgiften hittills täckts av statsbidrag, har jordbrukaren endast fått betala en mindre del härav. Den del av statsbidraget, som behövt tagas i anspråk för detta ändamål, har dock minskat efter hand som det enskilda järnvägsnätet förstatligats, då ban- och övergångsavgifter ej utgå i statens järnvägars egen trafik. Alltjämt utgå dock betydande belopp här för, t. ex. till jordbrukare i de stora områden av vårt land, som köpa sin jordbrukskalk från kalkbruken i Västergötland. Flertalet av dessa äro nämligen belägna vid enskilda järnvägar.

För Norrland gälla särskilda bestämmelser. Då den frakt jordbrukaren själv skall erlägga enligt bestämmelserna icke får överstiga 7:50 kronor per ton plus täckningsavgift, om kalken köpes från bruk inom Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands eller Jämtlands län, kan statsbidraget på grund av de stora avstånden uppgå till relativt stora belopp, ofta över 10 kronor per ton.

Bidragen utbetalas på bestämmelsestationen genom avdrag å bruttofrakten, sedan mottagaren med intyg styrkt, att kalken skall användas för kalkning av hans jord. Anslaget kommer därigenom jordbrukarna oavkortat till godo.

Tack vare denna uppläggning har anslaget bidragit till att sänka kalkpriset och stimulera kalkanvändningen på orter, där kalken genom stort

avstånd från produktionsplatsen eller ett ur fraktsynpunkt ofördelaktigt järnvägsnät blivit avsevärt fördyrad. På grund av kalkens relativt låga pris per viktenhet påverkas kalkpriset avsevärt av fraktkostnaderna. Samtidigt uppvisa ofta de delar av landet, som ligga mest avlägset från kalkfyndigheterna, det största kalkningsbehovet på grund av att jorden här är av naturen särskilt kalkfattig. Fraktbidragen hjälpa sålunda till att utjämna kalkpriset i landet och stimulera på så sätt kalkanvändningen i de trakter, där kalkning som regel är en ur produktionssynpunkt rationell grundförbättringsåtgärd.

Chefen för jordbruksdepartementet har påpekat, att detta system även har nackdelar, nämligen att bidragen utlämnas utan att absolut säkerhet föreligger för att kalken kommer till användning på jord, som verkligen behöver kalk. Det i kungl. propositionen föreslagna systemet för bidrag till grundkalkning av ofullständiga jordbruk anses lämna större garantier för att kalken användes på ett rätt sätt. Man torde kunna utgå från, att ingen jordbrukare påtar sig kostnaderna för en kalkning utan att först med stöd av erfarenheten eller analyser ha övertygat sig om att en kalkning är nödvändig.

Departementschefen föreslår nu att bidrag skall utgå endast till ofullständiga jordbruk efter det att behovet av kalkningen styrkts genom markkartering eller av hushållningssällskap utförda fältförsök. Tidpunkten härför torde dock just nu vara mindre lämplig. I nuvarande försörjningsläge är det angeläget, att jordbruksproduktionen stimuleras och enligt officiella utredningar kan en betydande produktionsökning uppnås genom en ökad kalktillförsel på sådana jordar, som äro i behov av kalk. Om statsbidragen till kalkfrakter nu borttagas, kommer detta att innebära en betydande höjning av kalkpriset, särskilt för jordbrukare bosatta i Norrland och för jordbrukare, som för sin kalkförsörjning äro beroende av enskilda järnvägar. Man borde därför vänta åtminstone ännu några år med att avskaffa detta bidragssystem, i avvaktan på att flera av de återstående enskilda järnvägarna förstatligas och markkarteringsverksamheten nått ökad omfattning. Statsbidraget får då, som tidigare nämnts, icke samma stora betydelse som för närvarande. Om man redan nu släpper fraktbidragssystemet, riskerar man att den faktiska prishöjning som blir en följd av statsbidragets borttagande kommer att minska kalkanvändningen och därmed produktionen av jordbruksprodukter, i synnerhet som de höjda godstaxorna även fördyrat kalken.

Hur viktigt det är att kalkanvändningen stimuleras framgår därav, att ca 45 procent av våra åkerjordar anses vara i behov av kalk och att jordbrukets nettoutbyte enligt jordbruksförsöksanstaltens beräkningar skulle kunna öka med 50 miljoner kronor årligen vid optimal kalkanvändning. Det bör också nämnas, att kalken på många jordar, åtminstone till en tid, kan delvis ersätta kvävegödselmedel, varpå tillgången f. n. är begränsad.

Med stöd av vad ovan anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att bidragsverksamheten till fraktlindring för kalk må fortgå enligt nu gällande grunder samt att riksdagen måtte för detta ändamål för budgetåret 1948/49 anvisa ett förslagsanslag av kronor 275 000: —.

Stockholm den 23 januari 1948.

Walter Sundström.

J. Onsjö.

Axel Rubbestad.

K. A. Ryberg.

Nils Odhe.

Gunnar Larsson,

Luttra.
