

### Nr 357.

Av herr **Norman m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 217, angående anslag för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 217 till årets riksdag föreslår Kungl. Maj:tt riksdagen »att för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov å extra stat för år 1921 anvisa ett förslagsanslag av kronor 1,800,000 kronor.» I propositionen erinras om, att anslaget i årets statsverksproposition beräknats till 2,000,000 kronor eller samma belopp, som anvisats för åren 1919 och 1920.

Det sena framläggandet av förevarande proposition beror på avvaktandet av en »utredning rörande det lämpligaste sätt, på vilket staten hädanefter borde bidra för att underlätta tillgången på kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov», som riksdagen i skrivelse av den 12 juni 1919 begärt. I denna skrivelse framhöll riksdagen bland annat, att »det bör tagas i överbäggande, huruvida icke bidrag skulle kunna utgå jämväl i fråga om transport å fartyg».

Frågan om statsbidrag till fraktlindring även vid sjötransport av kalk har tidigare varit föremål för riksdagens uppmärksamhet. Med anledning av motion vid 1918 års riksdag framhöll jordbruksutskottet, att frågan förtjänar beaktande även ur den synpunkten, att det »icke torde vara uteslutet, att det för staten själv i vissa fall skulle kunna vara med fördel förenligt, om transporten skedde sjöledes. I betraktande nämligen av de lägre fraktkostnader, som i allmänhet äro förenade med sådan transport, torde statens utgifter för fraktlindring därigenom möjligen kunna i någon mån nedbringas». Jordbruksutskottet påpekade därjämte, att frågan var under behandling inom den så kallade produktionskommittén, och att det därför torde »vara att förvänta, att den

*Bihang till riksdagens protokoll 1920. 4 saml. 119 häft. (Nr 357.)* 1

samma inom kort i fullt utrett skick bringas under riksdagens prövning i form av förslag från Kungl. Maj:t.

På grund av vad som sålunda förevarit, förelåg anledning vänta, att förslag till någon lösning på frågan om fraktlindring även vid sjötransport av kalk skulle föreläggas riksdagen i den i årets statsverksproposition bebådade propositionen om fraktlindringar. I den föreliggande propositionen avfärdas denna för många delar av landet betydelsefulla fråga med att, då dels sjöfrakterna äro lägre än järnvägsfrakterna och det visat sig svårt att utforma något lämpligt statsbidragssystem för sjöfraktad kalk, bör förslaget om statsbidrag till dem icke föranleda någon vidare åtgärd. Detta synes vara ett något magert resultat efter en av riksdagen begärd utredning. I sammanhang härmed har också departementschefen ansett, att anslaget ej behöfde beräknas till mer än 1,800,000 kronor eller 200,000 kronor lägre än det i statsverkspropositionen beräknade och det för åren 1919 och 1920 av riksdagen beviljade beloppet.

I tidigare motioner i denna fråga har påpekats, hurusom frånvaron av fraktlindring vid sjöfrakter verkar orättvist gent emot jordbruk å vissa öar. Åtskilliga andra skäl kunna framhållas. En i jordbrukshänseende så pass betydelsefull men på samma gång kalkfattig landsända som Kalmar läns fastland hämtar avsevärda kalkmängder från kalkbruk i Skåne och Västergötland. De stora kalktransporterna ha berett statens järnvägar vissa svåra trafikproblem att lösa. I en skrivelse från kungl. järnvägsstyrelsen av den 15 oktober 1919 till rikets hushållningssällskap begärdes dessas medverkan till »att förmå lantbrukare och kalkbruksidkare att inrätta sig för en sådan ändring i anordningen för transport av jordbrukskalk å järnvägarna, att dessa hädanefter kunna utföras även i vanliga öppna vagnar utan presenningar». Genom en sådan anordning beräknade järnvägsstyrelsen, att statens kostnader för tomdragning av kalkvagnar skulle minskas med omkring 700,000 kronor årligen. Av för varje lantman lätt insedda skäl är dock transport av osläckt kalk i öppna vagnar omöjlig.

Nu finnes mitt emot Kalmar läns fastland rika kalktillgångar å Öland. Det synes helt naturligt, att det motliggande fastlandets behov av kalk lämpligast skulle kunna fyllas från kalkbruken på Öland. Men då kostnaden för transport sjöledes över sundet, därefter lossningskostnader från fartyget och i flertalet fall järnvägsfrakt inåt landet sammanräknas och intet statsbidrag härvid utgår, bli kostnaderna högre än vid kalkköp från Skåne eller Västergötland. Men dessa föra med sig dels dryga kostnader för statsverket, dels förluster och trafiktekniska

svårigheter för statens järnvägar. Nog synes det, som det problemet, möjliggörandet av att kalken för ifrågavarande bygders behov, kunde hämtas från det närmare hållet i stället för det fjärrare, skulle vara möjligt att lösa därest åt detsamma ägnades en mera allvarlig uppmärksamhet än vederbörande nu synas ha bestått.

I riksdagens skrivelse av år 1919 har framhållits, hurusom de höga järnvägsfrakterna omöjliggöra kalkens användande för jordbruksändamål å trakter, som äro belägna på längre avstånd från kalkbruk. Framför allt är detta fallet, vad beträffar de kalkbehövande moss- och myrmarkerna i Norrland. Det synes då, som om Kungl. Maj:t borde ha tagit under sorgfälligare behandling frågan, om icke genom fraktbidrag vid sjötransporter större möjligheter öppnats för tillgodoseende av Norrlands kalkbehov.

Ur propositionen inhämtas, att sakkunniga tänkt sig frågans lösning genom ett slags premiesystem med en indelning av kuststräckan i vissa zoner. Förslag till zonindelning och premiernas storlek inom respektive zoner hade av sakkunniga uppgjorts. Av någon anledning har icke Kungl. Maj:t funnit lämpligt genom propositionen bringa detta förslag till riksdagens kännedom. En enskild motionär, som ju ej gärna har möjlighet att åstadkomma ett på omfattande egen utredning grundat förslag, har endast att beklaga, att de sakkunnigas förslag i sin helhet ej stått till förfogande. Men då detta väl kommer att tillhandahållas jordbruksutskottet, kan ju den möjligheten tänkas, att detta kan finna förslaget beaktansvärt. I så fall torde jordbruksutskottet på grundval av det förslag, som sakkunniga utarbetat, kunna ange de närmare bestämmelser i fråga om fraktbidragets utgående vid sjötransporter, som befinnas erforderliga.

En utvidgning av Kungl. Maj:ts förslag därhän, att även sjöfrakter berättiga till fraktlindring, ökar givetvis statsverkets kostnader härför. Den minskning i anslaget Kungl. Maj:t nu förordar, synes då icke motiverad.

På grund av vad sålunda anförts hemställes, att riksdagen måtte besluta

att för lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg eller sjöledes av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov å extra stat för år 1921 anvisa ett förslagsanslag av kronor 2,000,000 och att fraktlindring efter vissa i motiveringen antydda grunder,

även skall utgå vid transport sjöledes av kalk, kalkstensmjöl och märgel,

eller, för den händelse att frågan om fraktlindring vid transport sjöledes icke ännu kan anses vara i fullt utrett skick, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om ny och fullständig utredning om, på vilket sätt dylik fraktlindring må kunna utgå.

Stockholm den 23 mars 1920.

*David Norman. Pehr Aug. Andersson. Sig. A. Carlsson.*

*Axel Bökelund. Enok Runefors. Oscar N. Olsson.*

*Cornelius Olsson. B. Corneliusson. Oscar Osberg.*