

Nr 149.

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

Enligt vad framgår av den till innevarande års riksdag avgivna statsverkspropositionen, omfattande nionde huvudtiteln punkt [99], har riksdagen under vart av åren 1908—1922 anvisat anslag för lindring av fraktkostnader vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mägerl för jordbrukets behov.

Under år 1908 till 1915 ökades anslaget successivt från 200,000 kronor till 380,000 kronor, men överskreds då oftast med avsevärda belopp. Under tiden fr. o. m. 1916 hava anslagssummor å verkligt utbetalda bidragsbelopp varit följande:

År	Anvisat anslag Kronor	Utbetalt statsbidrag Kronor
1916	450.000	631,560:97
1917	450.000	814.391:99
1918	600.000	1.964.926:71
1919	2.000.000	1.956.055:34
1920	2.000.000	1.786.211:17
1921	1.800.000	1.302.726:76
1922	1.800.000	503.396:94*)

*) Utgörande utbetalt statsbidrag endast för tiden januari—juni.

Anslagen hava, såsom av statsverkspropositionen ock framgår, av riksdagen beviljats efter framställning av Kungl. Maj:t. Dessutom har, vad angår

Bihang till riksdagens protokoll 1923. 4 saml. 46 häft. (Nr 149—150.)

första halvåret 1923, ett anslag beviljats med 600,000 kronor i anledning av vid 1922 års riksdag väckta enskilda motioner. Dessa motioner upptogo visserligen vid det förhållande, att Chefen för Jordbruksdepartementet förklarade sig icke hava något äskande att framföra för erhållande av anslag till fraktlindring för kalk, ett för ändamålet avsett anslag av 900,000 kronor för halvåret eller hälften av det belopp 1,800,000 kronor, som anvisats för hela året 1922. Jordbruksutskottet avstyrkte dock motionerna, men i enlighet med en till utskottsutlåtandet fogad reservation, däri reservanternas med hänsyn till inträffade taxenedsättningar, vilka i sin mån ansågos medföra sänkning av det ifrågasatta statsbidraget, beslöt riksdagen efter gemensam votering bifalla det av reservanternas avgivna förslaget, att anslaget skulle utgå med ett nedsatt belopp av 600,000 kronor för halva året.

Nu har Chefen för Jordbruksdepartementet uti årets statsverksproposition ånyo deklarerat såsom sin uppfattning, att anslaget till fraktlindring av kalk m. m. icke vidare bör anvisas för jordbrukets behov, varför ej heller något anslag för det nya budgetåret 1923—1924 äskats, ehuru dock lantbruksstyrelsen därom gjort framställning, till ett belopp för hela året av 1,200,000 kronor eller, med det dubbla belopp, som riksdagen för första halvåret 1923 anvisat.

Såsom skäl för att Chefen för Jordbruksdepartementet liksom vid förra riksdagen ej kunnat biträda lantbruksstyrelsens avgivna förslag till erhållande av statsmedel för berörda fraktlindringar, framföres i främsta rummet det statsfinansiella läget, vilket enligt Chefens för Jordbruksdepartementet uttalande till statsrådsprotokollet ytterligare försämrats och som med nödvändighet måste tvinga till varje möjlig besparing. Det kan ju visserligen givas ett erkännande åt all den sparsamhetsivran, som besjälat Chefen för Jordbruksdepartementet vid uppgörandet av den del av statsbudgeten, som avser nionde huvudtiteln, men vid sidan härav kan dock ställas den frågan, kan jordbruket ock bära alla dessa inskränkningar, som företagits uti budgettekniskt syfte. Detta måste dock enligt vår uppfattning vara det primära och vartill vi vidare skola återkomma.

Nu kan emellertid ej bortses ifrån, att om man till följe av ett visst finansiellt läge är tvungen att göra vissa inskränkningar uti utgifter, så måste man även se till, att man ej genom sådana inskränkningar på annat håll förlorar, vad man velat vinna.

Det kan starkt ifrågasättas, om icke så här i frågan om anslaget till lindring av kalkfrakterna kan bliva fallet. Hela denna fraktlindringsfråga bygger på att möjliggöra transport av kalk till trakter, där kalkförekomster ej fö-

refinnas eller ekonomiskt kunna utnyttjas för jordbruksändamål. Det är nämligen ej nog med att frakten ställes överkomlig, utan det är även nödvändigt, att priset å den framställda varan ställer sig så lågt, att en försäljning verkligen kan äga rum. Om man helt bortser från de skånska och möjligen även de öländska kalkbruksdistrikten, som huvudsakligen torde förse de sydligaste delarna av vårt land med jordbrukskalk, så torde huvudmängden av den vid jordbruket, ända upp till Norrland, använda kalken härröra sig från Västergötlands och Närkes kalkbruksområden, där den billigaste jordbrukskalken ock kan ernås till följe därav, att den där i samband med kalken förekommande bituminösa skiffern kan användas vid bränningen. Skulle nu fraktbidragen, som utgå för de längre avstånden, helt borttagas, så måste följderna säkerligen bliva den, att arbetet uti mycket stor utsträckning måste nedläggas vid de väl till ett 50-tal uti Västergötland och Närke befintliga kalkbruken, varigenom arbetslöshet skulle uppkomma och reella värden gå förlorade, allt till en nog så kännbar påfrestning även för statsbudgeten. Kommer så härtill minskad kalktrafik för järnvägarna, ej minst för statens, så torde mycket ej bliva att i finansiellt avseende vinna för staten genom indragning av kalkfraktsbidraget.

För att nu giva ett ungefärligt begrepp om de kvantiteter jordbrukskalk, som uti s. k. långtrafik avsändes särskilt från de nu förberörda kalkförekomsterna uti Västergötland och Närke torde få hänvisas till nedanstående uppställning av inhämtade uppgifter från Kungl. Järnvägsstyrelsen:

Avsant jordbrukskalk från Hallsberg—Skövde—Karlsborg—Falköping R. samt från Karbennig—Örebro—Mullhyttemo—Kumla: åren 1914—1921:

1) Till Nässjö—Älmhult:		2) Till Porla—Karlstad —Charlottenberg:		3) Till stationer norr om Krylbo:	
1914	13,079 ton	1914	22,357 ton	1914	1,316 ton
1915	20,373 „	1915	23,744 „	1915	2,083 „
1916	21,733 „	1916	20,226 „	1916	2,220 „
1917	21,883 „	1917	22,980 „	1917	6,562 „
1918	22,214 „	1918	23,681 „	1918	12,546 „
1919	14,522 „	1919	15,094 „	1919	6,634 „
1921	13,953 „	1921	12,630 „	1921	10,098 „

För år 1920 saknas uppgift.

Emellertid torde frågan huruvida kalken utan förlust för jordbruket kan undvaras ändock bliva enligt vår mening den förhärskande. Önskligt hade ju varit, om Chefen för Jordbruksdepartementet därutinnan närmare hade preciserat läget.

Visserligen framhålles härutinnan i likhet med sistlidna år, att den alltjämt ökade användningen av anslaget synes giva vid handen, att insikten om kalkens betydelse numera vunnit så allmänt insteg hos lantmännen, att det numera icke skulle vara berättigat att med anlitan av statsmedel underlätta dess anskaffande för jordbruksändamål. Men mot detta påstående ställer sig för visso det förhållandet, att om även *användningen* av anslaget, till följe av ökade taxesättningar, kulminerade till högsta belopp under åren 1918—1919, så har dock *förbrukningen* av kalk under de alla åren 1914—1921 i stort sett hållits i samma nivå, dock likväl med en märkbar minskning de allra senaste åren, vilket torde framgå av ovanstående uppställningar av såväl statsbidragskostnader som transporterade kalkmängder.

Verkliga förhållandet till att fraktlindring å jordbrukskalk införts i vårt land och vilket även från flera håll tydligen framhölls vid behandlingen av ärendet under sistlidne års riksdag, torde väl ändock varit den, att, förutom befrämjande av insikten om kalkens användning, det viktigaste dock varit att göra kalkningen ekonomisk genomförbar i de stora delar av vårt land, som äro ogynnsamt belägna i förhållande till kalkförekomster. De kalkbehovsundersökningar, som f. ö. numera åter påbörjats och som uti fortsättningen nog komma att bliva än mer så allmänna, ha hittills på många håll visat, att kalkbristen för växternas behov är mycket större och oftare förekommande än man tidigare antagit och att således den nuvarande användningen av kalk är alltför ringa.

Enligt vad sakkunniga uttala, har överallt uti kulturländerna frågan om jordens kalkbehov blivit under sista åren alltmer aktuell och intresset för kalkfrågan har från vetenskapligt håll, ej minst hos oss, varit i stigande. Det vore därför beklagligt, om kalkfraktsbidragets indragande nu skulle sätta en hämsko för utvecklingen av vårt lands jordbruk i vad berör kalkens användning. Man måste därvid taga i betraktande ej blott den kalk, som upptages och förbrukas av växterna, utan även den kalk, som årligen uti stora mängder bortföres från åkrar och odlingar genom uttvättning till följe av nederbörd. All denna kalk måste kontinuerligt ersättas för att undvika en nedgång i jordens allmänna produktionsförmåga, en nedgång, som å sin sida skulle förminska värdet av den svenska jorden samtidigt med att befintliga naturtillgångar skulle ligga outnyttjade, vilket allt torde ytterst vara till skada jämväl för statens intressen.

I detta sammanhang bör ock framhållas, att hela den nyodlingsverksamhet, särskilt uti Norrland, som nu är föremål för ett så livligt intresse, ovillkorligen måste äventyras, om ej en tillgång på jordbrukskalk för ändamålet kan beredas. Visserligen framhåller Chefen för Jordbruksdepartementet, att

förslag är å bane att i viss utsträckning för Norrland tillhandahålla lånemedel genom statens mellankomst för upprättande av kalkkvarnar och kalkugnar, liksom att i detta ärende i samband med ärendena rörande utgifter för kapitalökning gjorts framställning till innevarande års riksdag av låneunderstöd för framställning av jordbrukskalk med 50,000 kronor. Detta kan ju för sig hälsas med tillfredsställelse, men det torde dock böra erinras, att enligt särskilda sakkunniges mening anläggandet av dessa kalkkvarnar och kalkugnar avser sådana trakter av Norrland, som ligga så avsides från de stora kommunikationslederna (järnvägarna), att därstädes en odling av kalkfattig jord eljest skulle vara helt utesluten. Däremot är för alla åkerbruksbygder, som ligga längs järnvägarna, men för långt från kalkproduktionsorterna, fraktr restitutionen av största vikt. Men om även en ekonomisk bearbetning uti större utsträckning av kalkfyndigheter i Norrland för fyllandet av behovet därstädes, verkligen skulle kunna komma till stånd, vilket dock torde få anses osannolikt, då bortfaller ju automatiskt fraktlindringen för transporter söderifrån, men torde den fortfarande ändock vara ofrånkomlig för transporter inom själva Norrland. Att nu innan en sådan situation inträffar helt omöjliggöra särskilt för Norrland den hittillsvarande användningen av kalk, torde väl vara att betrakta såsom något helt olyckligt.

Beträffande nu frågan om storleken av det för fraktlindringen erforderliga statsbidrag, som bör ifrågasättas att utgå för hela budgetåret 1923—1924, har enligt statsverkspropositionen av lantbruksstyrelsen beräknats en summa av 1,200,000 kronor eller dubbelt så stort belopp, som anvisas för första halvåret 1923. Järnvägsstyrelsen har i detta ärende avgivit ett utlåtande av den 21 oktober 1922 och beräknar summan till högst 945,000 kronor, men anser sig icke böra göra någon erinran, att beloppet upptages med 1,200,000 kronor, då ju transporten kan utökas och extra fraktavgifter tillkomma.

Emellertid har enligt inhämtade upplysningar hos Kungl. Järnvägsstyrelsen nu senare kunnat visas, att 1922 års statsbidrag för tiden januari—november endast utgår i runt tal med 829,000 kronor, därvid, om den ytterligare nedsättning av provisoriska taxetillägget, som ägde rum den 1 juni 1922, varit gällande jämväl för tiden januari—maj, en ytterligare minskning uti statsbidraget då kunnat beräknas med c:a 40,000 kronor, vadan ovanstående summa-belopp skulle hava nedgått till 789,000 kronor med tillägg av ännu ej åtnjutet bidrag för december månad, vilket beräknas komma att utgöra omkring 11,000 kronor. Tillsammans skulle alltså hela statsbidragssumman för år 1922 komma att uppgå till endast 800,000 kronor i stället för beräknade 1,800,000 kronor. För det budgetår som nu avses eller 1923—1924, torde därför ett för-

slagsanslag av 800,000 kronor kunna befinnas tillräckligt i stället för tidigare beräknade 1,200,000 kronor, dock under förutsättning, dels av någorlunda samma kalktrafik, som under år 1922, och dels att nuvarande fraktavgifter komma att bibehållas oförändrade med tillämpning i huvudsak av det samma beräkningssätt, som gäller för åtnjutande av nu utgående statsbidrag till frakter för jordbrukskalk. Emellertid torde på grund av anslaget natur vara lämpligast för upptagande av någon marginal ej sätta anslaget lägre än 900,000 kronor.

På grund av vad sålunda anförts, få vi hos riksdagen hemställa:

att riksdagen måtte till lindring av fraktkostnader vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mörgel för jordbrukets behov anvisa för budgetåret 1923—1924 ett extra förslagsanslag av kronor 900,000: —.

Stockholm den 20 januari 1923.

Arvid Lindman.
Richard Hermelin.
Arthur Gustafson
 i Kasenberg.
David Norman.
P. M. Olsson.
Ludvig Brännström.
Gust. A. Gustafsson.
P. S. Hedlund.
Carl Arv. Andersson.
J. A. Jonsson.
P. Nilsson,
 Bonarp.
Ewald Lindmark.

N. E. Nilsson.
Nils Svensson,
 Långelanda.
John Jönsson,
 Boa.
Erik Laurén.
David Pettersson.
Oscar N. Olsson.
Karl Magnusson
 i Skövde.
Ax. Sundling.
C. O. Johansson.
J. Fjellman.
Albert Johanson.

Sven Persson.
Axel Eurén.
C. J. Öberg.
A. Henrikson.
Cornelius Olsson.
Erik Uddenberg.
P. Jonsson.
Sig. A. Carlsson.
Carl Ros.
L. L. Lorichs.
O. A. Ernåfors.
Nils Holmström.
Cl. Lindskog.