

## Nr 156.

Av herr **Petersson** i Broaryd **m. fl.**, om anslag till fraktlindring vid transport å järnväg av kalk m. m. för jordbrukets behov.

Allt sedan 1907 har riksdagen årligen lämnat anslag till lindring av fraktkostnader vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och märgel för jordbrukets behov.

Som synes i årets statsverkspropositionens nionde huvudtitel, har Kungl. Maj:t i år liksom i fjol icke för sin del ansett skäl föreligga att göra något äskande om dylikt anslag.

Utöver de skäl, som Kungl. Maj:t i fjol anförde till stöd för sin uppfattning om detta anslags obehövlighet, vilka skäl riksdagen som bekant icke kunde gilla, har herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet i år anført, att det statsfinansiella läget ytterligare försämrats.

Allt erkännande bör lämnas för de åtgärder, som av Kuugl. Maj:t kan vidtagas för att förbättra statsfinanserna, men vi tro oss på nedan anförda skäl ha god anledning utgå ifrån, att ett borttagande av statsbidraget till kalkfrakterna snarare är en åtgärd i riktning att försämrå än förbättra det statsfinansiella läget.

Av den ingående behandling, frågan fick i fjolårets riksdag som följd av det läge, vari den då kommit, framgick att kalken *dels* vunnit allmänt erkännande såsom vårt lands yppersta jordförbättringsmedel, *dels* att samma huvudskäl, den höga fraktkostnaden, som föranledde 1907 års riksdag att bevilja anslaget, icke endast alltjämt kvarstår utan att frakterna vore mera betungande på nuvarande jordbruks bärkraft än de voro på 1907 års jordbruk.

På sina håll har man anlagt en något ensidig syn på denna anslagsfråga under förmenande, att endast jordbruksnäringen har gott av anslaget.

Det skall icke förnekas, att ett stort om icke rent av det större antalet jordbrukare, som nu förbruka kalken, skulle *dels* sakna råd och *dels* finna det oekonomiskt att köpa kalk, om de mycket dryga fraktkostnaderna skulle utan statsbidrag erläggas, och att skadan av anslagets uteblivande således i första hand komme att gå ut över dem, men det torde heller icke kunna förnekas, att den försämring i jordens avkastningsförmåga, som

genom kalkens frånvaro blir följden, ovillkorligen medför sämre tillgång på jordbruksprodukter och därmed högre priser på sådana.

Krigsårens erfarenheter borde ha lärt oss inse, att ett folks politiska oberoende nära sammanhänger med landets förmåga av självförsörjning.

Det kan synas långsökt att sammanknyta denna anslagsfråga med landets politiska självständighet, men för den, som vill erinra sig hurusom staten genom sin produktionskommitté m. fl. organ under krigsåren ansåg som en av landets vitalaste livsuppgifter, att jordbrukarna skulle öka livsmedelsproduktionen till landets behov av självförsörjning och därmed oberoende av utländskt godtycke, är avståndet mellan landets självförsörjning och politiska oberoende icke så stort.

Detta avstånd blir kanske något ännu mindre, när man av gödselsakkunniges i dagarna avslutade utredning finner, att av de för växtodlingen nödvändiga gödselhjälpmidlen är det endast kalken, som vårt land har säker tillgång på.

Det går heller icke an att förlita sig på, att sedan kalkningen en gång upphört att vara mera allmän, den kan i nödig utsträckning återupptagas när helst så kan anses vara för landets självförsörjning eller för jordbruksekonomien önskvärd.

Nuvarande årliga kalkförbrukning inom jordbruket är avsevärt mindre än före kriget, på grund av den över landets näringar och ej minst över jordbruksnäringen tungt liggande depressionen.

Det är sålunda ett faktum, att frågan om en ökad eller minskad kalkförbrukning har sin betydelse även för kalkindustrien och ej minst för de tusentals arbetare, som däri äro anställda. Allt sedan medio 1919 har den arbetarestam, som dittills haft sin utkomst vid kalkbruken i Västergötland och Nerike, från tid till annan minskats i följd av de avskedanden, som kalkbruksägarna nödgats göra i brist på avsättning för kalken. Man måste därför räkna med att en ytterligare minskning i kalkförbrukningen betyder ökade svårigheter och statsutgifter i arbetslöshetsfrågan.

Vi våga därför hävda den meningen, att denna anslagsfråga är en nationalekonomisk fråga, och bör densamma därför ses från en vidare synpunkt.

Lindring i kalkfrakterna betyder alltså icke endast att kalkningen blir för jordbrukaren ekonomiskt lönande utan även

1:o) att därigenom det bästa bidrag av inhemska hjälpmedel, som i riktning för landets självförsörjning kan uppnås, åstadkommas;

2:o) att tillgången på livsmedel blir större och, enligt regeln för pris-

bildning, priserna följaktligen billigare än som skulle bliva fallet utan fraktlindring;

3:o) att arbetslösheten icke onödigtvis utökas;

4:o) att järnvägarna, statens som enskilda, få större trafik ej endast i kalktransporter utan även, som följd av kalkanvändningens jordbruks-ekonomiska betydelse, återfrakter.

Ett fortsatt beviljande av anslaget är sålunda till nytta ej endast för jordbruket utan jämväl för den industri och handel samt de järnvägar, som av frågan beröras.

Det är alltså en stor del av svenskt näringsliv, som beröres av frågan, och då det statsfinansiella läget kan förväntas bliva bättre i mån näringslivet kan hållas i gång, förefaller det oss som ett slopande av detta anslag skulle bidra till ytterligare försämring i statsfinanserna.

Enligt av järnvägsstyrelsen gjord överslagsberäkning skulle med nuvarande taxor och ungefärliga transportkvantiteter c:a 900,000 kronor för helt år kunna anses tillräckligt, men vi tillåta oss i sammanhang härmed framhålla önskvärdheten av, att om anslag beviljas, riksdagen samtidigt meddelar något direktiv för de villkor, under vilka statsbidraget skall lämnas, så att ett upprepande av vad som ägde rum vid senaste taxesänkningen, då rätten för kalkköparna att komma i åtnjutande av den allmänna fraktsänkningen borteliminierades genom de villkor, som Kungl. Maj:t då bestämde, så långt det gällde transporter å sträckor, varå statsbidrag till kalkfrakter utgår, icke kan ske.

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet rörande frågan om statsbidrag till lindring av kalkfrakterna har herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet vidrört frågan om ifrågasatt tillhandahållande av lånemedel genom statens mellankomst för upprättande av kalkkvarnar och kalkugnar, och återfinnes denna fråga mera ingående behandlad i bilaga till 1923 års statsverksproposition, utgifter för kapitalökning, under rubrik »Låneunderstöd», punkt 7.

Därav framgår, att underdånig ansökan om 40,000 kr. såsom anslag eller eventuellt såsom räntefritt lån inkommit för anläggande av kalkbruk vid Bergsbyn i övre Norrland och att Kungl. Maj:t i anledning därav föreslår riksdagen att för beredande av låneunderstöd åt företag för framställning av jordbrukskalk anvisa ett anslag av 50,000 kronor.

Tanken att förkorta transportsträckorna där så lämpligen ske kan, är värd allt erkännande, och som herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet riktigt nog nämner, kan statens insats där bliva av betydelse, om Ortsbehovet av kalk därigenom kunde fyllas.

Men då det icke kan bliva stort mera än ortsbehovet, som därigenom kan tillgodoses, står behovet av fraktlindring kvar för övriga från kalkbruken avlägset boende kalkförbrukare.

Att som följd av tillkomsten av ett eller flera kalkbruk indraga fraktlindringen i helhet, synes oss så mycket mera omotiverat, som statsbidragsintresset automatiskt avkopplas på de orter, vars kalkbehov blir tillgodosett från närbelägnare kalkbruk, då nämligen statsbidrag icke utanordnas för andra kalktransporter än sådana som verkligen ägt rum å längre distans än den, varå intet bidrag lämnas.

Vid statens medverkan till anläggning av kalkbruk bör det vara ett ofrånkomligt villkor, att kalken därigenom verkligen bliver billigare för förbrukaren

I nu ifrågavarande fall synes av de kostnadsuppgifter, som i nämnda bilaga äro angivna, ett sådant villkor icke kunna uppfyllas.

Däri meddelas nämligen, att kostnaderna enbart för kalkstenens brytning, krossning och förmalning till kalkstensmjöl äro beräknade till kr. 29,50 per ton, vilket innebär, då kalkstenen uppgives hålla 80 proc. kalk, d. v. s. 44,8 proc. ren kalk, att enbart dessa kostnader utgöra 6,6 öre pr kg. ren kalk.

Till jämförelse är i bilagan meddelat, att försäljningspriset för kalk banfritt mellansvensk station är 17 kr. per ton och att frakten därifrån till Norrbotten eller Västerbotten är per ton 25 kr. utom fraktlindring och kr. 12,50 med fraktlindring. Den kalk, som här åsyftas, förmoda vi, är bränd osläckt kalk från Västergötland eller Nerike.

Medelhalten av ren kalk i denna kalksort kan anses vara 75 proc., vadan densammias försäljningspris skulle bliva fritt banvagn vid station i Norrbotten och Västerbotten 5,6 öre per kg. ren kalk utan statsbidrag och 3,93 per kg. ren kalk med statsbidrag till frakten.

Med stöd av det anförda tillåta vi oss vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta att till fraktlindring vid transport å järnväg av kalk, kalkstensmjöl och mörgel för jordbrukets behov för budgetåret 1923—1924 bevilja ett förslagsanslag av 900,000 kr.

Stockholm den 19 januari 1923.

*M. L. Petersson,*  
Broaryd.

*K. A. Ryberg.*

*Hjalmar Svensson,*  
Grönvik.