

**Nr 547.**

Av herr **Svensson** i Betingetorp m. fl., i anledning av  
*Kungl. Maj:ts proposition, nr 270, angående anslag  
till fraktlindring å jordförbättringsmedel.*

I statsverkspropositionen till årets riksdag har Kungl. Maj:t under nionde huvudtiteln punkt 84 föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde komma att för riksdagen framläggas, beräkna ett extra förslagsanslag å 600,000 kronor till lindring av fraktkostnaderna för jordförbättringsmedel. Till lindring av fraktkostnaderna för jordbrukskalk har alltsedan år 1907 beviljats anslag med växlande belopp. Under de sista tre budgetåren har förslagsanslag till nämnda ändamål beviljats till belopp av 600,000 kronor.

Sedan lantbruksstyrelsen numera fullgjort visst i statsverkspropositionen omförmält utredningsuppdrag, har Kungl. Maj:t i propositionen nr 270 framlagt det bebådade förslaget angående anslag till fraktlindring å jordförbättringsmedel. Kungl. Maj:t har i nämnda proposition hos riksdagen äskat ett extra förslagsanslag av 600,000 kronor till lindring av fraktkostnaderna å kalk och konstgödsel för jordbrukets behov. Tidigare har fraktlindring för konstgödsel icke utgått. Först i nämnda proposition har frågan därom upptagits och därvid sammankopplats med frågan om fraktlindring för jordbrukskalk. Såvitt av propositionen framgår, har initiativet i fråga om anslag till fraktlindring å konstgödsel kommit från lantbruksstyrelsen. Lantbruksstyrelsen synes därvid hava satt jordbrukets behov av kalk och konstgödsel i ett visst motsatsförhållande till varandra, vilket vi finna mindre lyckligt. I lantbruksstyrelsens i propositionen återgivna yttrande heter det nämligen, att för jordbruket i dess helhet spelade kalken vid sidan av konstgödselmedlen en jämförelsevis underordnad roll. Detta synes oss icke vara riktigt. Den i jordbruket praktiskt arbetande mannen torde säkerligen beträffande stora delar av vårt land hava gjort den erfarenheten, att såväl kalk som konstgödsel var för sig och ofta gemensamt spela en betydande roll för lantbruket. Långt innan agrikulturkemin kommit så långt, att sammansättningen av växternas näringsämnen kunde börja att i någon mån fastställas, hade den praktiske jordbrukaren iakttagit, att kalkrik jord lämnade såväl kvantitativt som kvalitativt bättre skördar än den kalkfattiga jorden, även om den senare blev föremål för bättre gödsling. De sakkunniga, som år 1919 av lantbruksstyrelsen tillkallades, hava i sin utredning även framhållit, att, långt ifrån att kalkbehovet nu skulle vara mindre än under krigsåren, vore det alltför ett livsvillkor för jordbruket, att all kalkbehövande jord försåges med kalk, varvid särskilt vore av vikt, att de åkerarealer, som uppodlats under krigstiden, erhöles nödig grundkalkning. Vi erinra därom, att i denna kommitté verkade en av vårt lands på sin tid mest framstående män på detta område, nämligen

framlidne professor Hjalmar von Feilitzen, vilket torde vara ägnat att skänka de sakkunnigas uttalande ett särskilt värde. Emellertid hava icke enbart dessa sakkunniga utan även de sakkunniga, som under år 1921 tillkallades för utredning av frågan om inhemsk tillverkning av konstgödsel, kommit till den uppfattningen, att lantbrukaren har i kalken ett av de bästa och billigaste hjälpmedlen till förbättring av kalkfattig jord. Av den karta, betecknad med IV, som vidfogats sistnämnda sakkunnigas utredning, framgår för övrigt, att med undantag av Malmöhus län åkerjorden i övriga undersökta län i högre eller lägre grad är i behov av kalktillförsel.

I lantbruksstyrelsens i propositionen återgivna yttrande anföres bland annat, att uppfattningen om och när kalk behövde tillföras en jord knappast torde hava vunnit stadga. Därtill vilja vi knyta den reflexionen, att de lärde väl må tvista om den bekvämaste och på samma gång lämpligaste metoden att konstatera åkerjordens behov av kalktillskott. Faktum är emellertid, att jordbrukaren i sin dagliga gärning lätt nog bildar sig en tillförlitlig uppfattning om vad hans jord behöver av olika hjälpmedel. Lantbrukaren har sin erfarenhet vunnit från arbetet med jorden, och i de flesta provinser torde jordbrukarna säkerligen allmänt vara av den uppfattningen, att utan kalktillskott skulle det ofta bliva dålig valuta för såväl det på jorden nedlagda arbetet som de dyrt inköpta gödselmedlen. Emellertid förhåller det sig så, att i många län, ej minst i södra Sverige, saknas naturlig kalktillgång, och där kalkförekomst finnes, ligger den ofta så illa till i brytningsavseende, att densamma icke kan med fördel nyttiggöras. Det talas ofta om att lantbrukaren bör köpa sin kalk vid närmaste kalkbruk, men anvisning lämnas icke, från vilket håll lantbrukarna i t. ex. Småland, Halland, Bohuslän, Dalsland och Värmland skola köpa sin kalk. För dem stå inga närmare kalktillgångar till buds än från kalkbruken i Västergötland. Lantbruksstyrelsen synes i sin utredning huvudsakligen hava tagit sikte på spørgsmålet, huruvida statsbidraget på ett obehörigt sätt tillgodogöres av kalkbruken och järnvägarna, varav följderna blivit, att huvudfrågan, nämligen huru och på vilket sätt jordbrukarna för kalktillförseln skola kunna få det stöd, de behöva, skjutits i skuggan.

Förutnämnda kalksakkunniga, vilka utförde vissa undersökningar beträffande prisbildningen å kalk, hava tydligen uttalat den meningen, att anledning icke föreläge till någon dylik misstro mot kalkbruken, men lantbruksstyrelsen förklarar, att styrelsen icke funne dessa bevis övertygande. Av lantbruksstyrelsens yttrande framgår icke, vilka ansträngningar styrelsen gjort för att vinna en övertygelse, men den omständigheten, att lantbruksstyrelsen beträffande denna detaljfråga icke varit i tillfälle att bilda sig en övertygelse, synes oss icke vara tillräcklig anledning att undandraga jordbruket ett välbehövt stöd.

I detta sammanhang synes det oss vara värt att beakta, att kalken framställs av inhemskt råmaterial och förädlas av svenska arbetare, under det att konstgödselns huvudmaterial till allra största delen importeras.

Konstgödseln, hur nödvändig den än i övrigt månne vara för jordbruksdriften, kan dock icke ersätta kalken i fråga om de jordar, som äro i behov av kalk, och

det synes därför vara mindre välbetänkt att, såsom jordbruksministern i ifrågasvarande proposition gjort, slå in på en väg, där frågan gäller kalk *eller* konstgödsel i stället för kalk *och* konstgödsel.

Än vidare synes oss ytterst betänkligt, att, på sätt jordbruksministern föreslagit, eliminera den sänkning i fraktkostnaderna, som bliver en följd av den av Kungl. Maj:t redan fastställda nya taxan, genom en däremot svarande minskning i statsbidraget. Detta skulle innebära att giva med den ena handen och taga med den andra. Här kan med fog sägas, att det säkerligen skulle väcka förstämning och ytterligare öka den modlöshet, som av kända skäl präglar stämningen inom vår jordbruksnäring, om vid en tid, då andra trafikanter få sina fraktkostnader sänkta, kalkkonsumenterna skulle se sina nettofrakter ökade. Det är oss bekant, att genom lantmannasammanslutningar och andra företrädare av jordbrukets intressen inom såväl Värmlands som Älvsborgs och Kronobergs län under innevarande år till lantbruksstyrelsen framförts det önskemålet, att, i mån sådana banavgifter, som täckas av statsbidraget, komma att indragas, det därigenom disponibla beloppet å statsanslaget måtte komma jordbrukarna till godo genom att den s. k. minimiavgiften sänkes. Man har därvid inriktat sig på att minimiavgiften skulle kunna sänkas från nuvarande 65 öre till 40 öre per 100 kg. Lantbruksstyrelsen har även föreslagit en sänkning till 50 öre, men jordbruksministern har icke velat taga upp denna del av lantbruksstyrelsens förslag. Dock yttrade jordbruksministern, att det kunde sättas i fråga att använda en del av nämnda besparing för åvägabringande av ytterligare sänkning av nettofrakten, och det vill sålunda synas, som om jordbruksministern endast med den största tvekan framkommit med ett förslag, som innebär, att den lindring, som uppkommer genom allmän fraktsänkning, icke skulle komma kalkkonsumenterna till godo.

Jordbruksministern synes hysa den uppfattningen, att de förslag, han framlagt, skulle komma att lämna nettofrakterna orubbade. Denna uppfattning torde emellertid ej vara riktig, ty redan den omständigheten, att kalkförbrukarna skola betala hälften av de banavgifter, som komma att påvåla transporten, utan att motsvarande sänkning på annat sätt äger rum, måste öka nettofrakten. De jämförande fraktuppgifter beträffande kalk, vilka återfinnas å sidan 27 i propositionen, hänföra sig uteslutande till transporter å statens järnvägar och äro även för sådan trafik så till vida ofullständiga, att i desamma icke upptagits kostnaderna för täckning och vägning och ej heller eventuella uttagnings- och överföringsavgifter, vilka avgifter belasta fraktkostnaden betydligt högre nu än år 1913. Härtill kommer, att, då flertalet kalkförbrukare äro boende utmed enskilda järnvägar, det blir samtliga de avgifter, som tillämpas i samtrafik, och icke de, som tillämpas i statens järnvägars egen trafik, vilka bestämma slutkostnadens storlek i det övervägande antalet fall.

Propositionen bygger vidare på den förutsättningen, att kalkförbrukarna såsom regel skulle kunna använda sig av tariff 14. Denna förutsättning är emellertid icke för handen. För kvantitet, som befraktas efter tariff 14, får lastens storlek icke i förväg bestämmas, utan vagnen skall lastas till minst 95 % av

sin bärighet. Ingen, vare sig han är ensam köpare av en vagnslast eller rekviderer en vagnslast tillsammans med sina grannar, kan vara i stånd att köpa vilken kvantitet som helst. Vilken kalkmängd, jordbrukaren behöver, kan han icke överlåta till kalkbruken eller järnvägarna att bestämma. Tariff 13 blir sålunda den tariff, som vid transport av kalk för jordbruksändamål är att räkna med. I bifogade, med Bil. A betecknade tabell äro angivna några i verkligheten ofta förekommande transportsträckor. De hänföra sig till sändningar från fyra kalkavsändningsstationer till mottagningsstationer, belägna i Småland, Halland och Dalsland. Såsom framgår av tabellen, är det så långt ifrån att nettofrakterna skulle lämnas orubbade, att i praktiken det i propositionen framlagda förslaget skulle medföra en ökning av den fraktkostnad, jordbrukaren har att betala, med i medeltal omkring 27 %.

I fråga om fraktlindringens tekniska anordnande har järnvägsstyrelsen i sitt yttrande anfört, att det syntes styrelsen, som om villkoren för bidragets utbetalande fått en från början mindre lämplig uppläggning, och styrelsen framhåller, att den lämpligaste och enklaste utvägen är en likformig procentuell reduktion. Härutinnan vilja vi instämma med järnvägsstyrelsen. Om bidraget utgår med viss procent på totala fraktkostnaden vid köparens mottagningsstation, måste det ligga i köparens intresse att inköpa kalken från det kalkbruk, varifrån bruttofrakten ställer sig lägst, vilket i sin tur måste medföra, att de enskilda järnvägarna i eget välförstått intresse icke pålägga transporten sådana avgifter, som ur järnvägsekonomisk synpunkt kunna undvaras. Om fraktlindringen utginge i form av ett procentuellt bidrag, skulle sålunda icke längre behöva befaras, att bidraget icke i sin helhet komme jordbrukets utöfvere till godo.

Vi hålla före, att statsbidraget bör utgå med 40 % på det totala belopp, var till alla i fraktkostnaden ingående avgifter uppgå. Denna procentsats kan måhända vid ett första påseende synas hög, men den är dock icke större än den, som lantbruksstyrelsen föreslagit som lindring i frakterna för konstgödsel, och vi tro, att en utredning om nettofrakternas storlek vid transporter i samtrafik mellan statens järnvägar och enskilda järnvägar skulle visa, att vid 40 % bidrag blir den verkliga fraktkostnad, som jordbrukaren har att erlægga på sträckor om 300 à 400 kilometer, i allmänhet omkring 65 kronor för 10 ton kalk. Fraktlindring bör enligt vårt förmenande utgå sålunda, att statsbidraget alltid beräknas å bruttofrakten oberoende av huru bruttofrakten uppkonstruerats, om den utgör frakt endast å en järnväg eller frakt över flera järnvägar i samtrafik med beräkning sålunda av s. k. övergångsavgifter och banavgifter. Frakten, varå statsbidrag skall utgå, bör aldrig understiga 50 öre. Statsbidraget bör sålunda börja att tillämpas först vid en avgift av 51 öre. Statsbidraget bör sedan ökas med ökade fraktsatser (per 100 kg.) på så sätt, att det vid en avgift av 100 öre per 100 kg. (utgörande fraktsatsen å statens järnvägar för cirka 400 kilometer) uppgår till 40 %. Till jämförelse vilja vi erinra om att före krigsåren och intill mitten av år 1916 utgjorde minimiavgiften 20 kronor per 10 ton intill en transportsträcka av 190 kilometer.

Vid tillämpning av ovan angivna villkor för lindring i kalkfrakterna torde

anslaget icke behöva överstiga det belopp, som under de senaste åren utgått för ändamålet, men även om de föreslagna villkoren skulle medföra någon ökning av medelsbehovet, synes oss detta icke få avskräcka för deras genomförande. Med hänsyn såväl till det svåra tidsläge, vari jordbruksnäringen för närvarande befinner sig, som därtill, att nettofrakterna i allt fall komma att ligga på så högt index, att man förgäves torde få söka dess like bland fraktvaror, synas de av oss föreslagna villkoren väl motiverade.

På grund av vad sålunda anförts, hemställa vi,

att riksdagen måtte till lindring av fraktkostnaderna vid transport på järnväg samt å statens automobillinje i norra Torne-dalen av kalk, kalkstensmjöl och mägerl anvisa för budgetåret 1930/1931 ett extra förslagsanslag av 600,000 kronor.

Stockholm den 7 april 1930.

<i>Joh. G. Svensson.</i>	<i>P. M. Olsson.</i>	<i>Carl Larson.</i>
<i>Sig. A. Carlsson.</i>	<i>Helge Bäcklund.</i>	<i>J. A. Persson,</i> Tidaholm.
<i>Gustaf Karlsson,</i> Munkedal.	<i>Allan Andersson.</i>	<i>Gust. Pettersson</i> i Hällbacken.
<i>A. W. Lundén.</i>	<i>Hjalmar Svensson.</i>	<i>Alfr. Werner.</i>
<i>Nils Johansson.</i>	<i>E. Ericsson</i> i Sörsjön.	<i>J. H. Blomquist.</i>
<i>C. O. Johanson,</i> Huskvarna.	<i>Oscar Carlström.</i>	<i>Nils Persson</i> i Grytterud.
<i>Erik Fast.</i>	<i>Johan Johnsson,</i> Norrahammar.	

## Frakttuppgifter i kronor för 10 ton jordbrukskalk.

Från	Till	Nu utgående frakt					Frakt fr. o. m. 1/7 1930 med statsbidr. enl. kungl. propositionen					
		Bruttofrakt	Statsbidr.	Fraktavgift efter avdrag av statsbidraget	Tillk. omlastn., täckn.- och vägn.-avgift samt event. överf.-avg.	För jordbrukaren att bet.	Bruttofrakt-tariff 13	Statsbidrag beräknad på tariff 14	Fraktavgift efter avdrag av statsbidraget	Tillk. omlastn., täckn.- och vägn.-avgifter samt event. överf.-avg.	För jordbrukaren att bet.	Ökningen gör i %
Km.												
Kavlås	120 Månsarp	90	25	65	9 10	74 10	85	3	82	T. 4.25, V. 1.—, Öv. 1.50	91 75	23 69
»	298 Trekanten	135	64	71	13 —	84 —	144	47	97	O. 3.—, T. 7.90, V. 1.—	108 20	28 80
»	319 Vissefjärda	137	65	72	13 60	85 60	138	45	93	O. 3.—, T. 6.90, V. 1.—	103 90	21 40
»	176 Värnamo	103	38	65	10 90	75 90	98	15	83	O. 3.—, T. 4.90, V. 1.—, Öv. 1.50	93 40	23 —
Uddagården	334 Bredåkra	131	58	73	20 —	93 —	141	50 50	90 50	O. 11.—, T. 7.05, V. 1.—	109 55	17 80
»	149 Skeppshult	80	15	65	8 50	73 50	76	0	76	O. 3.—, T. 3.80, V. 1.—	83 80	14 —
»	161 Torup	82	17	65	9 —	74 —	80	1	79	O. 3.—, T. 4.—, V. 1.—	87 —	17 57
»	217 Slöinge	102	35	67	10 60	77 60	100	16	84	O. 3.—, T. 5.—, V. 1.—	93 —	19 87
Timmersdala	184 Horred	122	57	65	8 70	73 70	124	32 50	91 50	O. 2.—, T. 6.20, V. 1.—	100 70	25 28
»	171 Brodalen	130	65	65	8 40	73 40	135	42	93	O. 2.—, T. 6.75, V. 1.—	102 75	40 —
Hellekis	119 Brålanda	86	21	65	7 60	72 60	99	14 50	84 50	O. 3.—, T. 4.95, V. 1.—	93 45	28 72
»	149 Färgelanda	98	33	65	13 50	78 50	121	28	93	O. 8.—, T. 6.05, V. 1.—	108 05	48 80
»	184 Hökedalen	107	42	65	9 70	74 70	123	36 50	86 50	O. 3.—, T. 6.15, V. 1.—	96 65	29 38
Ökningen i fraktkostnaden gör i % i medeltal											26 79	

Förkortningarna i kol. 9 betyda: O = omlastningskostnad, T = täckningskostnad, V = vägningskostnad och Öv. = överföringsavg.  
 Bem. Överförings- och omlastningsavgifter för tiden efter 1 juli 1930 äro ännu ej fastställda, men äro i kol. 9 angivna enl. nu gällande bestämmelser.