

## Nr 139.

Av herrar **Bodin, Gunnar** och **Roos**, i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag angående lindring av fraktkostnaderna för kalk m. m.*

I årets statsverksproposition, punkt 31, angående lindring av fraktkostnaderna å järnväg för kalk m. m. för jordbrukets behov har Kungl. Maj:t föreslagit att till fraktlindring för kalk anvisa för budgetåret 1933/1934 ett extra förslägsanslag av 475,000 kronor.

Då enligt av lantbruksstyrelsen och Sveriges geologiska undersökning till 1932 års riksdag överlämnad utredning det svenska lantbrukets behov av kalk hittills ej på långt när tillfredsställts, i det av enligt nämnda utredning för närmaste 7-årsperioden beräknat behov av årligen 628,000 ton ren kalk (CaO) ej mera än omkring  $\frac{1}{4}$  trots det beviljade kalkfraktlindringsbidraget torde ha kunnat tillgodoses och utvecklingen av kalkanvändningen visar sjunkande tendens på grund av det trots fraktlindringsbidraget höga kalkpriset och jordbrukets kapitalbrist, så synes det undertecknade vara i hög grad önskvärt, att kalkfraktlindringsbidraget så användes, att det kommer att medföra ett kraftigt förbilligande av de till jordbrukets förfogande stående kalkprodukterna, så att genom ett sänkt kalkpris en ökad kalkning kan möjliggöras.

Detta mål torde kunna uppnås, om riksdagen ville besluta en sådan ändring av Kungl. Maj:ts förslag i denna fråga, att fraktlindringsbidraget för jordbrukskalk utsträcker till att gälla även för kalkfrakt sjöledes med eller utan kombination med järnvägsfrakt.

Bestämmelserna för det hittills utgående kalkfraktlindringsbidraget för järnvägsfrakt torde i vissa fall ha lett till ett onödigt ökande av transportlängden för jordbrukskalk och kan tänkas som ett stöd för fortvaron av vissa mindre ekonomiska produktionsförhållanden, varigenom lantbruket i alltför ringa mån torde ha kommit i åtnjutande av den med fraktlindringsbidraget avsedda prisförbilligande verkan.

Sverige har på Gotland outtömliga tillgångar på exceptionellt högprocentig kalksten, så belägna, att produkterna sjöledes kunna tillföras större delen av landets kalkbehövande trakter.

Förutsättning finnes även att å Gotland utan större förberedelser igångsätta en produktion av för jordbruket lämpad bränd kalk och malet kalkstensmjöl till synnerligen låga produktionskostnader per ton ren kalk (CaO).

Om därför kalkfraktlindringsbidraget utsträcker till att gälla även för frakter sjöledes med eller utan kombination med järnvägsfrakt, så skulle detta medföra en möjlighet att tillföra jordbruket kalkprodukter till så avsevärt billigare priser än de nuvarande, att en önskvärd ökning av kalkanvändningen kan komma till stånd utan ökade utgifter för jordbruket, vilket, vid dess nuva-

rande förhållanden, torde få anses vara i högsta grad värt statsmakternas stöd.

För att göra åtgärden ännu mera effektiv i det avsedda syftet att förbilliga jordbrukets kalkförsörjning och att öka kalkningen kunde såsom villkor för fraktlindringens åtnjutande fastställas, att kalkpriset vid köparens järnvägsstation eller hamnplats, sedan fraktlindringen frändragits, per ton ren kalk (CaO) efter avdrag för svavelsyrad kalk ej finge överstiga ett av statlig myndighet fixerat skäligt pris.

Gotlandskalken torde emellertid kunna tillföras de kalkbehövande jordbruksområdena inom ett område av 5 mils bredd närmast kusten, innefattande mera än 50 % av Sveriges odlade jordar, utan att för mera än en ringa del, nämligen övre Norrland och västkusten, anlita kalkfraktlindringsbidrag, enligt nuvarande bestämmelser, varför en sannolik följd av motionens godkännande torde kunna förväntas bli, att kalkfraktlindringsbidraget ej till fullo komme att tagas i anspråk, samtidigt som jordbruket finge väsentligt billigare kalk.

I den mån som besparingar kunna göras på kalkfraktlindringsanslaget anse vi det vara i överensstämmelse med anslaget syfte, att dessa besparingar finge användas för utförande av önskvärda kalkningsförsök samt för spridande av ökad kännedom om kalkningens betydelse och utförande.

En åtgärd från statens sida såsom här föreslagits möjliggör ett väsentligt förbilligande av jordbrukets kalkförsörjning och skulle samtidigt komma att medföra en mycket önskvärd minskning av den på Gotland rådande stora arbetslösheten, som, särskilt i den trakt där denna produktion med kort tidsutdräkt kunde igångsättas, torde procentuellt vara bland de högsta i riket. I tvenne socknar i denna trakt är ej mindre än 42 % av befolkningen på grund av inskränkningar vid närliggande industriföretag för sitt uppehälle helt beroende av arbetslöshetshjälp eller fattigvård.

Vi få därför hemställa,

att riksdagen ville godkänna statsverkspropositionen, punkt 31, angående lindring av fraktkostnaderna å järnväg för kalk m. m. för jordbrukets behov med den ändring, att fraktlindringen utsträcker till att gälla även för frakt sjöledes med eller utan kombination med järnvägsfrakt, att utgå i huvudsak efter samma grunder som angivas för frakt å järnväg, varvid sjöfrakten torde böra beräknas efter Sveriges segelfartygsförenings för närmast föregående år gällande tariff, såvida ej Kungl. Maj:t finner anledning beträffande beräkningen av sjöfrakten annorlunda förordna, samt med villkor för fraktlindringens åtnjutande, att kalkpriset vid köparens järnvägsstation eller hamnplats, sedan fraktlindringen frändragits, per ton ren kalk (CaO) efter avdrag för svavelsyrad kalk ej överstiger ett av statlig myndighet fixerat skäligt pris samt

att eventuellt uppstående besparing å kalkfraktlindrings-  
anslaget finge efter kungl. lantbruksstyrelsens förslag an-  
vändas för utförande av önskvärda kalkningsförsök och för  
kalkanvändningspropaganda.

Stockholm den 21 januari 1933.

*Gunnar Bodin.*

*Gustaf W. Roos.*

---

