

N:o 91.

Af herr **C. Petersson** i Dänningelanda m. fl., *om skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om nedsättning af jernvägsfrakten för kalk till bergs- och jordbrukets behof.*

Svårigheten att mera allmänt inom vårt land föra jordbruket inom gränserna för en nöjaktig afkastning är för de i dessa förhållanden förtrogne allmänt känd och erkänd. Är detta en sanning, som har sin tillämpning äfven inom de bördigaste och i så väl ett som annat afseende lyckligast lottade provinserna, så måste den hafva det i ännu högre grad inom sådana, som äro af naturen och förhållandena jemförelsevis vanlottade, och så äro i hög grad de, hvilka fattiga på eller helt och hållet saknande kalk, som är af en så ofantlig stor betydelse för en jordmåns bördighet, icke kunna på grund af för höga fraktkostnader från andra orter få sitt behof af denna för dem så ytterst viktiga vara tillfredsställd.

Landets kalkfattigaste län äro Blekinge, Kalmar, Kronobergs, Jönköpings, Elfsborgs, Vermlands och Vesternorrlands. Af synnerlig vikt är att allt, som kan, göres för att dessa län med sina stora arealer med mossar, mader och kärr må, icke minst för möjliggörandet af dessas bringande i kultur samt för fruktbargörandet af åker och äng på uppmarken, beredas tillfälle att erhålla kalk till billigaste pris. Det närmast för handen varande medlet härtill är ett till lägsta möjliga nedsättande af jernvägsfrakterna för kalk.

Det är i detta syfte, för så vidt det rör statens jernvägar, vi härmed drista oss till svenska folkets till riksdag samlade representanter värd-samt framkomma med denna motion. Våra skäl härför skola vi söka i största korthet sammanfatta, och just därför, *ehuru motionen afser en lättnad uti de ifrågavarande fraktförhållandena för hvarje del af riket, som deraf kan beröras*, må det tillåtas oss att vid framhållandet af en del fakta hufvudsakligast göra det från en enda landsdel, enär dessa uppgifter i allt väsentligt och efter lätt verkställda uträkningar äro tillämpliga äfven på andra orter, och att vi dervid utvälja Kronobergs län, må anses lätt förklarligt.

Vi häntydde här ofvan, att kalk är af en ofantlig betydelse för en jordmåns bördighet, ja, vi vilja tillägga: den är en nödvändighet. Att styrka dessa påståenden skulle ju vara mer än lätt, men antaga vi det ej påfordras, då väl näppeligen någon vill eller kan bestrida dem. Må det dock af de mångfaldiga sådana, som kunna framhållas, tillåtas oss att såsom ett belysande exempel från det praktiska jordbruket anföra följande resultat af kalkning, just därför att det egt rum å en gård i Sunnerbo härad, beryktadt för att vara den magraste delen af Kronobergs, för någon vidare bördighet ej kända län. Då den åsyftade gården för 13 år sedan kom i nuvarande egarens hand, svälftöddes der ett tjugutal djur, dragarne inbegripne, och hade likaledes 20 personer, deraf de flesta barn, der sin knappa utkomst. Under tiden har ett annat förhållande inträdt. Årligen hafva flere jernvägsvagnslaster kalk anskaffats — i trots af att frakten stält sig 8 kronor högre per vagn än varan i inköp kostat — och har detta jemte ett par nyodlingar, hvilka den såsom jordbrukare utomordentligt skicklige och omtänksamme egaren, professor Alexander Müller, förklarar sig ej skulle hafva verkställt, derest han ej kunnat bestå dem kalkgödning, haft till följd, att å stället nu utfodras 80 fä kreatur, 18 hästar, 60 får, 30 svin förutom en hel mängd fjäderfän, och uppgår antalet människor som hafva sin bergning på gården, många ackordsarbetare ej medräknade, till öfver ett hundratal. Hvad som skett på denna och delvis på en eller annan gård och större egendom, hvars egare dertill haft råd och tillfälle, skulle i lika mån kunna ske något hvarstädes inom länet, om ej de höga kostnaderna stälde sig hindrande därför. Att söka nedbringa dessa, särskildt genom billigare jernvägsfrakter, då dessa visat sig alltför tryckande, har därför varit och är en allmän samt upprepade gånger medelst petitioner från hushållningssällskap, landtmannaföreningar och enskilda personer till Kongl. Maj:t och kongl. jernvägsstyrelsen uttalad önskan, som först på

senare tider, men i allt för ringa grad, blifvit beaktad, hvilket torde framgå af följande:

Intill den 1 juli 1896 utgingo fraktafgifterna för 100 kg. kalk enligt tariff 12 med t. ex.

för en väglängd af	10 km.	8 öre
» » » »	20 »	10 »
» » » »	50 »	18 »
» » » »	100 »	28 »
» » » »	150 »	37 »
» » » »	200 »	44 »
» » » »	250 »	51 »
» » » »	300 »	57 »
» » » »	400 »	70 »
» » » »	500 »	83 »
» » » »	1,000 »	148 »

Sedan sistnämnde dag äro visserligen afgifterna minskade med 20 %, och då kalken är afsedd till jord- eller bergsbrukets behof, återbekommes restitutionsvis 1 krona för hvarje begynnande femtiotal kilometer, som vagnen med fulla lasten tillryggalagt å *statsbanor*. Anlitas äfvenledes *bibanor*, tillkomma, äfven å statens banor, de s. k. *banafgifterna* och å enskilda jernvägar derutöfver tilläggsafgifter.

Till Vislanda station, hvilken vi anföra, enär den ligger närmast midten af södra stambanan inom Kronobergs län, hvilket måste taga hela sitt kalkbehof på jernväg från andra orter, då det ej, i likhet med fyra af de här ofvan nämnda kalkfattigaste länen, kan få kalk sjöledes till någon sin gräns, och som har längre frakter än Jönköpings och Elfsborgs län, hvilka ligga närmare de trakter i Vestergötland, Ekedalen och Uddagården, hvarifrån kalken till större delen af Småland förmånligast tages, kostar alltså nu frakten för en jernvägsvagn om 10,000 kg. kalk från Ekedalen 42 kronor och från Uddagården 39 kronor. Men till de delar af länet, som mest äro i behof af kalk, måste denna transporterats äfven på *bibanorna*, och gör detta i medeltal en fraktökning af något öfver 7 kronor pr vagn, om denna befraktas till station å dessa till statens jernväg tillstötande banor, som ligger närmast midten på dem under deras sträckning genom länet (Vexjö—Alfvesta och Karlskrona — Vexjö jernvägar betraktade såsom en jernväg). Dessa fraktsatser äro ju visserligen drägligare än de förut rådande, som voro från de sagda stationerna i Vestergötland

till Vislanda respektive 59 och 55 kronor samt i proportion derefter till bibanorna, och detta under en tid, då sjelfva varan endast betingade ett pris af 53 kronor 75 öre, som dock under år 1898 höjts till 59 kronor 36 öre.

För dryga äro frakterna lika fullt för att kalk, detta så väl af den mindre som den större jordbrukaren så eftertrådade jordförbättringsmedel, skall kunna användas för länets jordbruk i mån, som önskligt och behöfligt vore.

Huru stort är då detta behof?

Enligt 1896 års statistiska uppgifter uppgår arealen af åker och annan odlad jord inom Kronobergs län till 84,697 har, och efter beräkningar gjorda af svenska mosskulturforeningens kulturingeniör finnas dersammastädes minst 125,625 har kärr och mossmarker, af hvilka ungefär 26,194 har äro odlade. Med en så ytterligt ringa tillförsel som af 2,000 kg. pr har hvar 6:te år skulle till endast den nu odlade jorden, den å uppmark varande i behof deraf ej mindre än den å sank mark, årligen krävas 28,232,000 kg. eller 2,823 vagnslaster om 10 tonn. Genom tillgång på kalk till billigare pris kunde den på senare tider allt sämre vordna gräsväxten i ängarne förbättras och komme nyodlingarnas antal, särskildt af mossar och kärr, att årligen ökas i vida större proportion än nu, och dervid äfven kalkbehofvet.

Att en så allmän, om än obetydlig, kalktillförsel skall ega rum, som den nyss sagda, kan ej ens den mest förhoppningsfulle antaga, men tillförseln af hvarje tonn kalk, som möjliggöres till bygder sådana, som de nu afhandlade, bringar nytta och välsignelse, ej blott till dem, utan äfven till landet i sin helhet, så visst som sant det är, att en organism befinner sig bättre ju bättre dess delar fungera, och ingen af dem tvinat eller håller på att tvina bort. Den kalkmängd, som, efter hvad vi kunnat utröna, tillförts länet de sista åren, utgjorde (om man undantager hvad som kommit till Elmhults station, dit all anländ kalk på 7 à 8 vagnslaster när användts till industriela behof) år 1895¹ — 2,587 ton, år 1896 — 2,989,7 tonn och år 1897 — 3,446,5 tonn, hvilket utvisar en tillökning år 1896, under hvars sista halfår fraktlindring inträdt, af 16 % och år 1897 af 33 %*.) Detta är visserligen en aktningvärd procentförhöjning, men dock obetydlig, om man beaktar hela det stora behofvet af kalk. Dessutom utgör det ett bevis för att, om frakterna för kalk blifva billigare, desto större blir användningen af varan.

*) Enligt 1896 års statistik hade å jernvägarne sagda år fraktats 105,567,2 tonn kalk, kalksten och cement, emot 80,504,8 tonn år 1895 och 73,823,2 tonn året dertörut.

Kunna då kalkfrakterna sänkas?

Ja helt visst, åtminstone efter vårt och tusendes förmenande, icke minst inom Kronobergs län, der ett mycket stort antal jordbrukare, företrädesvis sådana med små landtbruk, från hart när hvarje socken uttryckt sina önskningsar om att saken måtte bäras fram för Riksdagen. (Listorna, 80 stycken, upptagande namnen på nyssnämnde jordbrukare, komma att af vår läns kamrat i Första Kammaren grefve K. A. Posse, till hvilken de adresserats, och som i sagda kammare ernar väcka en motion liknande denna, öfverlemnas till det utskott, till hvars handläggning hans motion kan blifva remitterad).

Det har visserligen uppgifvits, att statens sjelfkostnader för kalktransporterna kalkylerats utgöra 1,3 öre pr *tonnkilometer*.*) Äfven om så är — hvilket ej torde vara för lågt, utan snarare för högt beräknadt, när medeltransport, längden för kalk och gödningsämnen för åren 1894 och 1895, de senaste för hvilka uppgift derom erhållits, varit respektive 74 och 75 km., då deremot under det först nämnda året (för det senare saknas uppgift) hvarje tonn gods i allmänhet befordrats i medeltal 91 km. — så är en nedsättning i afgiften för kalk å statens jernvägar möjlig utan att direkt förlust uppstår.

Att ett verk, sådant som statens jernvägar, gerna vill uppvisa största möjliga inkomster är tydligt, och bör det för en verklig sträfvan i sådan riktning hållas tacksam räkning, men målet nås ej, allra minst då det gäller jernvägarne, statens största affärsföretag, utan att dervid följas principer, som anses nödvändiga att iakttaga vid andra klokt och med sakkännedom ledda affärer. Mindre detaljvinst, men ökad omsättning, medför oftast större slutvinst. Att billigare pris å kalkfrakter skall öka dessa senares antal torde ej, vid jemförelse med förhållanden på andra områden, lida tvifvel, och pekar synbarligen den här ofvan omtalade ökningen efter den 1 juli 1896 deråt. Att en dylik affärsprincip äfven kan anses riktig, då den tillämpas på jernvägstrafiken, vittnar följande i tryck under sistförfluten höst sedda redogörelse för »Persontariffkomiténs» betänkande, der det heter: »Beträffande det ekonomiska resultatet af den sålunda föreslagna nedsättningen meddelar komitén att, derest den nya taxan egt tillämpning på den trafik, som existerade under år 1896, deraf skulle hafva föranledts en inkomstminskning af omkring 2,100,000 kronor.

*) Se "Svenska Dagbladet" L. U. för den 7 Oktober 1898, sid. 2, spalt 3. Någon statistisk uppgift häröfver hafva vi ej kunnat förskaffa oss. Statistiken öfver Sveriges jernvägstrafik för år 1895 upptager visserligen driftkostnaderna per brutto tonnkilometer för allt trafikeradt gods till 0,75 öre, men visar ej denna kostnad för olika godsslag.

För att åter någon minskad bruttoinkomst icke skulle hafva uppstått, hade fordrats ett ökad antal resande, motsvarande 27 procent af det verkliga. Med stöd af förhållanden, särskildt i Finland, *anser sig komitén hafva fog för antagandet, att icke blott denna ökning skulle hafva uppstått, utan äfven att de af en blifvande ökad trafik härflytande inkomster framgent skola visa sig tillfredsställande.*)*

Man behöfver dessutom icke vara mycket framsynt för att ej inse, att, om jordbruket i hela landsdelar skulle blifva förbättradt genom lättare tillgång till kalk, den deraf följande större produktionen skall föranleda nya och ökade frakter af foder, spanmål, lefvande och slagtrade djur samt mejeriprodukter m. m.

Men jernvägarne hafva äfven ett annat mål än sitt eget ekonomiska, och det är främjandet af ett lands odling och välmåga eller just sådana, för hvilkas framgång hjälp här nu påkallas.

Huru sådan i liknande fall lemnats och lemnas i t. ex. vårt grannland Danmark må det tillåtas att i samband härmed omförmäla. Redan **) år 1889 började på anmodan af Hedesällskapet en billigare mergeltransport på statsbanorna. Mergeln transporterades med extratåg och i frakt beräknades endast jernvägens egna utgifter för betjening, kol, olja m. m., under det intet beräknades för slitning af material — — —». »Vid tariff-förändringen genom lagen af den 24 april 1896 fastställdes emellertid, att alla särskilda öfverenskommelser om billigare frakt än den ordinarie hädanefter skulle vara olagliga. Mergeltransporten från Seilgaard kunde omöjligen bära de ordinarie frakttarifferna, och så vida ej den påbörjade storartade utvecklingen af hede- och mosskultur, som hade mergeln att tacka för sin framgång, skulle gå tillbaka igen, måste således något råd påfinnas. Detta kom — genom ministeriets, riksdagens och jernvägsstyrelsens välvilliga tillmötesgående emot Hedesällskapet erhöles hjälp på så sätt, att statsbanorna erhöles full frakt, och ministern fick riksdagens be- myndigande att genom hedesällskapet utbetala för bevisligen transporterade mergel- och kalkmängder till kulturändamål respektive $\frac{4}{5}$ och $\frac{2}{3}$ af fraktbeloppet till reqverenterna».

Den ordinarie frakten, som utgör grundlaget för denna uppgörelse, utgår efter klasserna 5 och 6 i den enkelt och praktiskt inrättade tariffordningen af 1896, der det blott fasthålls 3 klasser på styckegods och lika många för vagnslastgods — för de senare med en fast afgift af 5

*) Kursiveringen af motionärerna.

**) Se Svenska Mosskulturforeningens tidskrift n:o 6 för år 1898.

kronor pr 10,000 kg. och en glidande skala, varierande pr 60 kilometers afstånd. Bränd kalk och kalksten transporteras efter klass 5 och kalkjord samt mergel efter klass 6, men är härvid att märka, att för erhållande af den nämnda restitutionen skall minimiafgiften för kalk och kalkjord uppgå till 6 kronor för vagnslast om 10,000 kg.

Frakten för 10,000 kg.*) efter klass 5 utgår med

Afstånd.	Pr kilometer öre.	För väglängd om 60 km. kronor.	Kontant kronor.	Tillsammans kronor.
Första 60 km.	30	18	5	23
Nästa 60 »	20	12		35
» 60 »	15	9		44
» 60 » och följande afstånd. }	12,5	7,50		51,50

Frakten för 10,000 kg.*) efter klass 6 utgår med

Afstånd.	Pr kilometer öre	För väglängd om 60 km. kronor.	Kontant kronor.	Tillsammans kronor.
Första 60 km . .	20	12	5	17
Nästa 60 » . .	15	9		26
» 60 » . . ,	12,5	7,50		34
» 60 » . . och följande afstånd. }	10	6		40

Transporten af kalkjord, bränd kalk och kalksten på danska statsbanorna kostar alltså emottagaren, efter bekommen restitution, pr vagnslast om 10,000 kg för t. ex.

*) Uppgörelsen sker pr 100 kg. i öre. Bråkdelar afrundas uppåt.

		För kalkjord	För bränd kalk eller kalksten	I Sverige äro frakterna för 10,000 kg kalk å motsvarande af- stånd
En väglängd af	10 km.	6 kr.	6 kr.	6,40 kr.
» » «	20 »	6 »	6 »	8,00 »
» » »	50 »	6 »	6,67 »	13,40 »
» » »	100 »	7,67 »	10,33 »	20,40 »
» » »	150 »	10,00 »	13,33 »	26,60 »
» » »	200 »	12 »	15,67 »	31,20 »
» » »	250 »	13,67 »	17,67 »	35,80 »
» » »	300 »	15,33 »	19,67 »	39,60 »
» » »	400 »	18,67 »	24,00 »	48,00 »
» » »	500 »	22 »	28,00 »	52,40 »
» » »	1,000 »	— »	— »	98,40 »

Härtill kommer i vissa fall de ej obetydliga s. k. banavgifterna.

Dessa siffror tala ett oförtydligt språk. De här i landet år 1896 beviljade fraktlindringarne uppgå visserligen vid frakter på väglängder om 500 km. eller större till vid pass 33 % eller något deröfver, men dylika långa frakter torde ej förekomma, åtminstone ytterst sällan, hvarom den påvisade medeltransport-längden tyder, och beroende på, såsom nämnts, att de flesta af de kalkfattigaste länen kunna få sitt kalkbehof sjöledes till någon sin gräns, och de öfriga länen, med undantag af Kronobergs, gränsa intill län, hvarifrån de hemta sin kalk. Det är alltså frakterna på väglängder från 50 till omkring 400 km., som synnerligast tarfva nedsättning.

Då andra länder med stora uppoffringar, ej blott pekuniära utan vida större, äflas att skaffa sig kolonier i andra verdensdelar, och framför allt då massor af svenskar, särskildt från de fattigaste landsdelarne, hvilka ock, betecknande nog, ofta äro de kalkfattigaste, söka sin utkomst i främmande land, hvarför skall man då ej här göra, åtminstone jemförelsevis, obetydliga uppoffringar för vinnandet, om ej helt så dock i högst afsevärd mån, af så stora mål som fruktbargörandet af hela landsdelar och dermed befolkningens fästade vid desamma.

Beredande af tillfälle att bekomma kalk till billigt pris vore ett godt hjälpmedel härtill, som torde kunna åstadkommas genom lämplig nedsättning i jernvägsfrakterna.

Skulle, emot förmodan, så ej låta sig göra eller af ett eller annat skäl ej anses lämpligt, vore önskligt om andra åtgärder, exempelvis sådana som vidtagits i Danmark, kunde åstadkommas här i landet, så att den stora kostnaden för transport af kalk, som på många orter lägger så godt som hinder för användningen af detta så betydelsefulla jordförbättringsmedel, måtte nedbringas. Men då beslut om de mått och steg, som uti ifrågavarande hänseende kunna vara att vidtaga, böra vara grundade på en föregående utredning, som genom Kongl. Maj:ts försorg lämpligast kan företagas, få vi vördsamt föreslå,

att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes vidtaga utredning, om och i hvad mån nedsättning uti jernvägsfrakterna för kalk till bergs- och jordbrukets behof kan ega rum, eller, om så ej kan ske eller anses lämpligt, framkomma med förslag om att på annat sätt göra fraktkostnaderna afsevärdt billigare för kalk, som för nämnda ändamål transporteras å statens jernvägar.

Stockholm den 26 januari 1899.

C. F. Petersson
i Dänningelanda.

Johan Petersson
i Boestad.

I motionens syfte instämma:

C. W. Hultstein. *A. C. Jönsson.* *Magnus Andersson.*
Nils Jönsson. *Frithiof Ohlsson.* *J. August Sjö.* *G. Jansson,*
i Krakerud.