

N:o 14.

Af herr J. Sjöberg, om skrifvelse till Kungl. Maj:t om nedbringande af fraktafgifterna för transport af kalk å järnvägarne.

I samma grad som landtbruksvetenskapen gått framåt hafva jordbrukarna lärt sig nödvändigheten af att tillföra jorden tillräckliga mängder af växtnäringsämnen för att öka skördarna och samtidigt att där jorden icke har den rätta sammansättningen tillföra jordförbättringsmedel, af hvilka kalk är af den största betydelse. En tillräcklig mängd kalk i åkerjorden är nämligen ett nödvändigt villkor för erhållande af lönande skördar.

Många trakter af vårt land hafva rik tillgång på den för jordbruket värderika kalken, men saknas den däremot nästan helt och hållet i andra delar af landet. För att nu dessa skola kunna få det viktiga jordförbättringsmedlet, så måste det fraktas från de kalkrika trakterna. Till de flesta kalkbehöfvande trakterna måste kalken fraktas på järnväg. Men det är icke nog, att det finnes möjlighet frakta nämnda för höjande af vårt jordbruk nödvändiga ämne, det måste äfven kunna fraktas för så billigt pris, att det lönar sig. Kalken är nämligen en tung vara och måste tillföras jorden i ganska stora mängder, om den skall göra afsevärd nytta, hvarför den ej bär höga fraktkostnader.

För det svenska jordbruket, exempelvis i Småland med sina stora mossar, är det af ofantligt stor betydelse, att åtgärder vidtagas för att kalkfrakterna skola sänkas, så att kalk i tillräcklig mängd kan fraktas till kalkfattiga trakter.

Det är på många sätt en stor nationalekonomisk förlust, att de rika kalktillgångarna som flerstädes finnas ej kunna tillgodogöras på ett tillfredsställande sätt till nytta för andra traktens jordbruk.

Om brytning och bränning af kalksten kunde utsträckas, skulle ägarna af bergen få ökad afsättning och inkomst samt en mängd arbetskrafter få sysselsättning och förtjänst.

Befraktningen å järnvägarna från kalktrakterna skulle ökas i betydande grad.

Åkerjorden i kalkfattiga trakter kunde genom kalktillförsel uppbringas till större bördighet, hvarigenom skördarna ökades.

Jordbruket blefve under sådana förhållanden i nämnda trakter mera lönande för sina idkare och kunde sysselsätta en större mängd arbetare.

Genom en ökad produktion af jordbruksprodukter kunde från de nu vanlottade trakterna afsättningen ökas, hvarigenom järnvägarna finge ökade frakter.

Det kan icke anses vara en klok statshushållning, att järnvägsfrakterna hållas så höga, att de verka hindrande för höjande af en så viktig näring som jordbruket, men är så förhållandet med nu rådande kalkfrakter, hvilka äro sådana, att de omöjliggöra, att kalk i tillräcklig mängd kan tillföras vissa orters kalkhungrande jord.

Mycket talas och skrives i vår tid om medel för minskande af emigrationen, genom hvilken vårt land årligen förlorar en betydlig mängd arbetskrafter. En orsak till emigrationen, särskildt från vissa delar af Småland, är svårigheten att där idka ett lönande jordbruk, och bör det vara i statens intresse att göra allt hvad göras kan för jordbrukets höjande, för att landets barn kunna stanna i fosterlandet i stället för att söka arbete och utkomst i den fjärran västern. Ett mera lönande jordbruk i Småland och många andra trakter i vårt land är bland andra ett, som ovillkorligen skulle minska emigrationen, och då kalken är ett lifsvillkor för jordbruket i kalkfattiga trakter, så bör det vara ett stort statsintresse att möjliggöra, det kalken kan tillföras dessa trakter i tillräcklig mängd.

Vid 1899 års riksdag fördes kalkfrågan fram till behandling af många motionärer. I Första Kammaren af representanten för Kronobergs län, grefve K. A. Posse, med hvilken 30 af kammarens representanter instämde. I Andra Kammaren af herrar J. Nilsson i Sorröd, Oskar Ericksson i Bjersby, med hvilken 36 kammarledamöter instämde, J. Anderson i Tenhult och undertecknad.

I flera af dessa motioner motionerades nödvändigheten för billigare kalkfrakter utförligt och sakrikt, hvarför jag icke anser nödigt här framställa vidare skäl, utan anhåller vördsamt få hänvisa till förutnämnda

motioner och till den utredning, som då gjordes af det utskott, som behandlade motionerna.

Det må blott påpekas, att utskottet uttalade sig synnerligen sympatiskt för att fraktkostnaderna för kalk, som användes för jordbrukets och bergsbrukets behof, kunde lindras, och att båda kamrarna utan votering biföllo utskottets förslag om en skrifvelse till Kungl. Maj:t med anhållan, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning om och i hvad mån nedsättning af järnvägsfrakterna å statens järnvägar för kött, fläsk, potatis, mjöl, spannmål och öfriga landtmannaprodukter må kunna äga rum samt huruvida för kalk, som för jordbrukets och bergsbrukets behof fraktas å såväl statens som enskilda järnvägar, fraktkostnaderna må kunna lindras dels genom nedsättning af fraktafgifterna, dels genom restitution af en del af fraktkostnaderna.

Utskottet hade nämligen till behandling äfven motioner, som innehöllo framställningar om fraktnedsättningar på här utom kalk uppräknade varor.

Det må här framhållas, att i flera af de motioner, som afsågo billigare kalk för jordbrukets behof, förordades, att staten skulle på sätt som sker i Danmark betala en del af frakten för kalk, som användes för jordbruksbehof och att kungl. järnvägsstyrelsen i af utskottet infordradt utlåtande ej var ovillig visa tillmötesgående och förordade det danska sättet med af Riksdagen anslagna medel.

Nu hafva emellertid fem år förflutit, sedan Kungl. Maj:t mottog förutnämnda riksdagsskrifvelse, och hafva jordbrukarna i landets kalkfattiga trakter fortfarande stora svårigheter att få det nödvändiga jordförbättringsmedlet för sin kalkhungrande jord, som är ett lifsvillkor för höjandet af dess bördighet.

En fraktlindring af 10 % har visserligen medgifvits redan år 1900, men är denna ej tillräcklig för att användningen af kalk skall få den utsträckning för jordbrukets behof, som är nödvändig för att uppbringa jorden i kalkfattiga trakter till bördighet.

Tyvärre kunna inga statistiska siffror anföras, som visa den mängd kalk, som för jordbrukets behof fraktas på statens järnvägar, då den redovisas tillsammans med gödningsämnen, men om man blott antager, att användningen af gödningsämnen och kalk ökats i samma proportion, så visa nedanstående från statens järnvägar meddelade siffror, att jordbrukarna oakadt de höga frakttaxorna alltmer lärt sig inse betydelsen af att tillföra jorden kalk.

Gödningsämnen, däri inbegripet kalk för jordbrukets behof, fraktades å statens järnvägar

1898.....	153,498 ton
1899.....	150,715 »
1900.....	204,272 »
1901.....	215,423 »
1902.....	230,793 »
1903.....	222,971 »

Vore frakterna för kalk billigare, skulle helt visst tonantalet vara mångdubbelt, då dessa siffror äro små i förhållande till den mängd kalk, som behöfver tillföras vårt lands kalkfattiga jord.

Det finnes endast ett sätt för att behofvet skall blifva tillfredsställdt och det är genom att staten på ett eller annat sätt träder emellan, då det skulle vara till gagn icke blott för de kalkägande och kalkfattiga trakterna i vårt land, utan för hela landet.

Genom en nedsättning af 30 % å nu gällande frakttaxor för kalk skulle användningen i hög grad kunna befordras, antingen om detta kan ske genom en direkt nedsättning af frakten eller genom att staten anslår medel, af hvilka köparna återfå 30 % af betalda frakter för kalk, använd till jordbrukets behof.

På grund af hvad ofvan anförts och med hänvisande till motioneringen i förut omnämnda motioner vid 1899 års riksdag, får jag vördsamt anhålla,

att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, det Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning på hvad sätt, antingen genom nedsättning af frakterna å statens järnvägar eller genom restitution af fraktkostnaderna å såväl statens som enskilda järnvägar, fraktkostnaderna må kunna nedbringas med ett belopp af 30 % under nu gällande fraktafgifter, för att jordbruket i kalkfattiga orter måtte kunna få möjlighet tillföra jorden nödig och tillräcklig mängd kalk.

Stockholm den 23 januari 1905.

Joh. Sjöberg.
Riksdagsman för Västra härad.