

**N:o 20.**

Ank. till Riksd. kansli den 28 april 1899, kl. 3 e. m.

*Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 2,  
i anledning af väckta motioner angående lindring i  
jernvägsfrakter för kalk, konstgjorda gödningsämnen och  
landtmannaprodukter.*

Till Andra Kammarens andra tillfälliga utskott hafva hänvisats 9 motioner, som afse vinnande af ändringar i gällande föreskrifter rörande jernvägsfraktsatser å landtmannaprodukter och artiklar, som för jordbruket användas.

Af dessa motioner afse 5 lindring af jernvägsfrakten för kalk.

Sålunda föreslår herr *Nilsson* i Sorröd i motion n:o 67, att Riksdagen beslutar att i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till ett reservationsanslag att användas för lindring i jernvägsfrakter af kalk, som är afsedd för jordbrukets upphjelpande, på det sätt och till det omfång, Kongl. Maj:t och Riksdagen kunna finna lämpligt.

Vidare yrka herrar *Petersson* i Dänningelanda och *Petersson* i Boestad i motion n:o 91, i hvilken motions syfte 7 ledamöter instämt, att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes vidtaga utredning, om och i hvad mån ned-

*Bih. till Riksd. Prot. 1899. 8 Saml. 2 Afd. 2 Band. 19 Häft. (N:o 20.) 1*

sättning 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.

Äfven hemställa herr *Oskar Erickson* i Bjersby och 36 andra ledamöter af Andra Kammaren i motion n:o 171, 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 kan ega rum eller, om detta ej anses lämpligt, framkomma med förslag om att, efter hufvudsakligen samma grunder, som finnas bestämda för transporter af kalk i Danmark, göra fraktkostnaderna afsevärdt billigare för kalk, som transporteras å landets jernvägar.

Vidare yrkar herr *J. Sjöberg* i motion n:o 8, att Riksdagen ville besluta skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan det Kongl. Maj:t täcktes nedsätta den i nu gällande frakttaxa för statens jernvägar bestämda fraktsats för artikeln kalk med trettio procent.

Slutligen har herr *Anderson* i Tenhult i motion n:o 20 yrkat, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t begära dels åtgärders vidtagande för att fraktkostnaderna å statens jernvägar för kalk och konstgjorda gödningsämnen nedsättas med 50 procent, dels verksam nedsättning af nuvarande frakter å landtmannaprodukter; allt i fallande skala i mån af väglängden.

I denna motion afses sålunda äfven en nedsättning af frakten å *konstgjorda gödningsämnen* och å *landtmannaprodukter* i allmänhet.

Angående nedsättning af frakten å särskilda varuslag motionerar dels herr *J. Sjöberg*:

i motion n:o 7, deri han yrkar, att Riksdagen ville besluta skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran det Kongl. Maj:t täcktes vidtaga den ändring i gällande frakttaxa för statens jernvägar, att frakten för 100 kilogram *kött* och *fläsk* och deröfver må utgå med samma belopp, som nu är bestämdt för enahanda parti, då minst 5,000 kilogram på en gång afsändas;

och i motion n:o 9, deri han föreslår, att Riksdagen ville besluta skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan, det Kongl. Maj:t täcktes nedsätta den i nu gällande frakttaxa för statens jernvägar bestämda fraktsats för artikeln *potatis* med femtio procent eller med det lägre belopp,

som det utskott, till hvars behandling motionen kommer att remitteras, kan finna lämpligt föreslå;

dels herr *Hedin* i Torp i motion n:o 69, i hvilken yrkas, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes utfärda bestämmelser att å statens jernvägar fraktpriset å artikeln *fläsk* måtte nedsättas från nu i taxan upptagna tariff 2, 3, 4 till tariff 4, 5, 6; samt

dels herr *O. Valter*, som i motion n:o 231 föreslår, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes vidtaga den ändring i gällande frakter för statens jernvägar, att frakten för *mjöl* och *spanmål*, som försändes till station norr och vester om Bräcke och öfver en väglängd af minst 400 kilometer samt till vigt af minst 5,000 kilogram i använd vagn, måtte nedsättas med 25 procent af den å statsbanorna belöpande frakten.

I motiveringen till dessa motioner anföres bland annat:

*I motionen n:o 67:*

Då det är ett allt mer och mer erkänt faktum, att näst gödning utgör kalken ett af de verksammaste medlen för höjandet af jordbrukets utveckling och för frambringande af goda skördar på en kalkfattig jordmån och i allmänhet på mossar, synnerligast för åstadkommandet af en god gräsväxt, hvilket i sin mån har förmågan att frambringa det värdefulla kväfvat till jorden; och då nu inom landet finnes dels stora sträckor, som lida brist på kalk i tillräcklig mängd för att jordbruket kan blifva lönande, och å andra orter deremot jorden är så kalkrik, att, äfven med största afsättning af den varan, någon brist icke är att befara; så torde för upphjelpandet af landets modernäring och för dess uppbringande till ett allt mer sädesproducerande land, Riksdagen på något sätt böra träda emellan för att göra kalken lättare åtkomlig för de orter, som deraf äro i behof för jordbrukets upphjelpande. Detta torde lättast kunna åstadkommas genom nedsättning af jernvägsfrakten, enär de stora afstånd, på hvilka en del orter äro belägna från de kalkförande, ofta gör att frakten ställer sig dyrare än sjelfva varan och således i vanligaste fall allt för otillräckligt kan komma till användning för andra än dem, som i ekonomiskt afseende äro mera lyckligt lottade.

Att nu kunna vinna någon nämnvärd nedsättning i jernvägsfrakten å de enskilda jernvägarna är väl icke mycket att hoppas på, såvida icke dessa tillförsäkras särskild ersättning från statsverkets sida. Och om endast å statens jernvägar nedsättning blefve medgifven, skulle alla de som bo i närheten deraf komma i en ännu beqvämare och bättre undantagsställning än hvad redan skett, i det de utan enskild

uppföring erhållit jernvägsförbindelse; hvaremot alla de, som — onekligen utgörande största antalet — bo i närheten af enskilda jernvägar, till hvilka de på ett eller annat sätt fått bidraga, vore alldeles uteslutne från denna fördel. Lättare och mera rättvist fördeladt tror jag därför det skulle blifva, om Riksdagen beslutade, att ett visst belopp reservationsvis afsattes för detta ändamål och af jernvägsstyrelserna å de olika jernvägarne kunde utreqvireras.

För att nu fraktnedsättningen skulle medföra åsyftad verkan, torde den böra nedsättas med tre fjerdedelar, eller minst två tredjedelar, hvilket belopp således komme att utgå af statsmedel.

Att nu föreslå någon fix siffra för ändamålet, tilltror jag mig icke, utan torde Riksdagen, derest förslaget kan vinna afseende, besluta att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om utredning och förslag af det belopp, som för ändamålet kan vara behöfligt.

Att detta förslag från visst håll inom Riksdagen möjligen kommer att bemötas med motstånd, har icke afskräckt mig, då det för en hvar efter närmare betraktande må synas klart, att någon förlust för framtiden å statens sida icke är att befara, enär i samma mån som egendomsförbättring sker vinnes ökad egendomsvärde, och staten derigenom i form af ökad bevillning återfår hvad för ändamålet blifvit utgifvet; utom det att jordbruket snabbare skulle vinna i utveckling, hvilket åter har till påföljd ökade jordbruksprodukter och med anledning deraf ökade jernvägsfrakter.

#### *I motionen n:o 91:*

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 ofantligt 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 vördsamt 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, svältföddes 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 hushållnings-sällskap, landtmannaföreningar och enskilda personer till Kongl. Maj:t och kongl. jervägsstyrelsen 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 procent, 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 transporteras 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 frakt-

satser 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 eftertrådda 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 mosskulturföreningens 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 hvart 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 ångarne förbättras och komme nyodlingarnas antal, särskildt af mossar och kärr, att årligen ökas i vida större proportion än nu, och dervid äfven kalkbehovet.

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 industriella behof) år 1895 — 2,587 ton, år 1896 — 2,989,7 ton och år 1897 — 3,446,5 tonn, hvilket utvisar en tillökning år 1896, under hvars sista halfår fraktlindring inträdt, af 16 procent och år 1897 af 33 procent<sup>\*)</sup>. Detta är visserligen en aktningvärd procentförhöjning, men dock obetydlig, om man beaktar hela det stora behovet af kalk. Dessutom utgör det ett bevis för att,

\*) 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 73,823,3 tonn året deraförut.

om frakterna för kalk blifva billigare, desto större blir användningen af varan.

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 hardt när hvarje socken uttryckt sina önskingar om att saken måtte bäras fram för Riksdagen. (Listorna, 80 stycken, upptagande namnen på nyssnämnde jordbrukare, komma att af vår länskamrat i Första Kammaren grefve K. A. Posse, till hvilken de adresserats, och som i sagda kammare ärnar 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.<sup>\*)</sup> Äfven om så är — hvilket ej torde vara för lågt, utan snarare för högt beräknadt, enär 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

\*) 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 traikeradt gods till 0,75 öre, men visar ej denna kostnad för olika godsslag.



existerade under år 1896, deraf skulle hafva föranledts en inkomstminskning af omkring 2,100,000 kronor. 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 slagade 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 omförmåla. 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 bemyndigande att genom Hedesällskapet utbetala för bevisligen transporterade mergel- och kalkmängder till kulturändamål respektive  $\frac{1}{4}$  och  $\frac{2}{3}$  af fraktbeloppet till reqvirenterna.»

Den ordinarie frakten, som utgör grundlaget för denna uppgörelse, utgår efter klasserna 5 och 6 i den enkelt och praktiskt inrättade tariff-

\*) Kursiveringen af motionärerna.

\*\*) Se Svenska Mosskultur(föreningens tidskrift n:o 6 för år 1898.

ordningen af 1896, der det blott fasthålles 3 klasser på styckegods och lika många för vagnslastgods — för de senare med en fast afgift af 5 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 minimaafgiften 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 kilometer kronor.	Kontant kronor.	Tillsammans kronor.
Första 60 km. ....	30	18	5	23
Nästa 60 „ .....	20	12		35
„ 60 „ .....	15	9		44
„ 60 „ .....	12,5	7,50		51,50
och följande afstånd }				

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

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

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 motsvåvande afstånd.	
En väglängd af	10 km.	6	kr.	6	kr.	6,40	kr.
"	"	6	"	6	"	8,00	"
"	"	6	"	6,67	"	13,40	"
"	"	7,67	"	10,33	"	20,40	"
"	"	10,00	"	13,33	"	26,60	"
"	"	12	"	15,67	"	31,20	"
"	"	13,67	"	17,67	"	35,80	"
"	"	15,33	"	19,67	"	39,60	"
"	"	18,67	"	24,00	"	48,00	"
"	"	22	"	28,00	"	52,40	"
"	"	—	"	—	"	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 verldsdelar, 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 fästande 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.

*I motionen n:o 171:*

Med stöd af erfarenheter, vunna genom praktiska och på vetenskapliga grunder utförda försök, har det lyckats jordbrukarne att på sista tiden föra sin näring framåt. Men icke för ty är det allmänt känt och erkänt af alla, som hafva allsidig kännedom om förhållandena, att det inom vårt land har stora svårigheter föra jordbruket inom gränserna för en nöjaktig afkastning. Detta är en sanning, som har sin tillämpning inom de af naturen lyckligt lottade delarna af landet och ännu mera i dem, der jordmånen i allmänhet är af mindre bördig beskaffenhet.

Man kan visserligen genom att tillföra jorden växtnäringsämnen i form af naturlig gödsel och konstgjorda gödningsmedel höja åkerjordens bördighet. För att grödorna skola betala de på ett eller annat sätt tillförda näringsämnena, arbete, jordränta m. m., fordras dock, att åkerjorden skall hafva en sådan sammansättning, att ofvannämnda ämnen kunna på ett tillfredsställande sätt omsättas och upptagas af växterna.

För att så skall kunna ske, är det nödvändigt att kalk i tillräcklig mängd finnes närvarande i jorden. I allmänhet är Sveriges jord kalkfattig. Först och främst är detta förhållandet med de stora moss-, torf- och dymarker, som tillsammans beräknas utgöra 52,000 kvadratkilometer, hvaraf omkring 30,000 kvadratkilometer anses lämpliga för odling, utom de stora arealer, som redan äro odlade af dylika jordarter, samt vidare ler- och sandjorden i många trakter af landet.

Kalkberg finnas i många provinser. Större och mindre tillgång på kristallinisk eller urkalk finnes i Upland, Södermanland, Vestmanland, Gestrkland, Vermland, Dalarne, Östergötland och Småland. Denna har stor användning i industriens tjenst till byggnader m. m., men då den måste brännas med ved eller kol, för att förvandlas till kalciumoxid (osläckt kalk), så blir denna för dyr att i större mängd användas för jordbruksbehof.

I Öster- och Vestergötland och Jemtland samt på Öland och Gotland uppträder deremot i mäktiga lager silurisk kalksten tillsammans med alunskiffer, som kan användas vid kalkstenens bränning, hvarigenom den osläckta kalken kan säljas för ett jernförelsevis billigt pris och vara användbar i jordbrukets tjenst.

På sista tiden har äfven pulveriserad kalksten (Düngeralk) börjat påföras jorden och visat sig vara lämplig dertill under vissa förhållanden.

För att emellertid kalk skall kunna användas i önskvärd mängd för höjandet af jordens bördighet, är det första vilkoret, att den skall kunna erhållas för tillräckligt billigt pris. På den siluriska kalkens produktionsorter kan kalk säljas för fullt tillfredsställande pris. Men orsaken, hvarför den på de flesta orter ej kan tillföras jorden, är för höga jernvägsfrakter.

Upsala län har blott ett kalkbruk, Lenaberg, der några tusen hektoliter årligen brännas med ved och användas till byggnadsbehof. Sälunda måste den kalk, som användes, hemtas per jernväg från Nerike eller Vestergötland eller sjöledes från Gotland. Frakten för en jernvägs-vagn om cirka 120 hektoliter är från Hallsberg till Upsala 42 kronor.

Stockholms län har Karta kalkbruk, som nästan uteslutande afsätter sin tillverkning till byggnadsindustrien, hvarför kalk för jordbrukets behof måste hemtas såsom i Upsala län. I båda länen är jordmänen mestadels kalkfattig.

Vestmanland saknar tillgång på kalk, och anses jorden i allmänhet kalkfattig. I trakten af Sala är förhållandet bättre. Från Sala säljes kalk i obetydlig mängd till ett pris af 1 krona 20 öre per hektoliter.

Den i allmänhet använda kalken tages från Nerike och kostar omkring 1 krona per hektoliter, deraf frakten uppgår till omkring 30 öre. 1 vagn från Kumla till Vesterås kostar i frakt 20 kronor. Sjöledes tagen kalk uppgifves kosta 2 kronor per hektoliter.

Åkerarealen i länet är 148,041 hektar eller 300,000 tunnland. En del jordbrukare kalka sin träda, andra äfven sin vall, innan den plöjes, men flertalet anser sig ej hafva råd kalka under nuvarande prisleförhållanden. Beräknas ett 7-årigt omlopp, blifver trädan 42,857 tunnland. Om denna kalkas med 6 tunnor per tunnland, vore behofvet årligen 257,142 tunnor eller 3,536 jernvägsvagnar, då en vagn lastar 73 tunnor = 120 hektoliter.

Från Södermanlands län meddelas:

»Mer än tillräcklig tillgång på kalk förefinnes inom Södermanlands län, men det oaktadt torde för närvarande kalk för jordbruksändamål lämpligast erhållas från annan provins (Nerike—Vestergötland).

Uti Södermanlands län förekommer kalk uteslutande under form af kornig kalksten (urkalk) med en procenthalt kolsyrad kalk varierande från 50—93 procent. Brytning och bränning af densamma i större affärsmässig skala bedrifves hufvudsakligen endast vid Oaxen, ehuru väl mäktiga kalkstenslager äfven förefinnas på många andra ställen.

Ehuru en stor del af dessa lager såväl med afseende på deras mäktighet som på kalkstens kemiska beskaffenhet skulle synnerligen

väl lämpa sig för en större kalkindustri, hör det dock till undantagen, att desamma bearbetas i större skala än för husbehofstillverkning. Upp-sattes nya, tidsenliga kalkugnar, torde likväl produktionskostnaderna ändå icke kunna nedbringas så lågt, att bränd urkalk kan inom länet frambringas till det låga pris, som betingas för den med alunskiffer brända siluriska kalkstenen från Nerike och Vestergötland, trots de betydande fraktkostnader, som här måste utgå.

Priset på kalk inom Södermanlands län varierar naturligtvis allt efter afståndet från produktionsorterna. Sålunda betingar t. ex. bränd osläckt kalk från Oaxen vid Liljeholmen ett pris af 1 krona 95 öre per hektoliter, och ställer sig denna vid Gnesta till 2 kronor 15 öre à 2 kronor 11 öre, beroende på om partiets storlek uppgår till resp. 8- eller 10,000 kilograms vikt. Vid Flen ställer sig samma kalk till resp. 2 kronor 23 öre à 2 kronor 17 öre, under det att Nerikes kalk kan säljas vid Gnesta till 85 öre per hektoliter. Frakten från Kumla—Gnesta resp. 35 à 26 öre per 100 kilogram.

De pris, som för närvarande betingas för kalk, försåld vid mindre kalkugnar inom provinsen, variera mellan 2 kronor till 1 krona 25 öre per hektoliter.»

I Dalarne finnes riklig tillgång på kalksten, men blir den brända kalken för dyr för jordbruksbehof, då den kostar på tillverkningsorten 1 krona 50 öre à 2 kronor per hektoliter. För närvarande anses det, att blott 500 ton användes såsom jordförbättringsmedel, men att förbrukningen skulle mångdubblas, om frakterna blefve billigare.

Inom Jemtland finnes riklig tillgång på god kalk, då nemligen inom det vidsträckta siluområdet derstädes kalkberg förefinnas i betydande utsträckning. Kalk brännes ock rätt mycket, men användes mest för tekniska behof. Priset på kalk per hektoliter är 1 krona 90 öre à 2 kronor, levererad vid närmaste jernvägsstation. På Jemtlands i allmänhet kalkrika jord användes föga kalk såsom jordförbättringsmedel, men är detta förhållandet äfven inom öfriga Norrland med dess till största delen kalkfattiga jord. Kunde kalk för billigare pris fraktas, än hvad nu är händelsen, skulle helt säkert en storartad kalkindustri komma att uppstå i Jemtland, hvarigenom öfre Norrlands vidsträckta myrodlingar skulle kunna bringas till större bördighet. Nu finnes ingen möjlighet att använda kalk, då frakten för en vagnslast om 120 hektoliter kostar från Brunflo till Luleå 108 kronor.

Inom Jönköpings län finnes ingen tillgång på kalk, som lämpligast erhålles från Vestergötland. Inom länet finnas 1,464 kvadratkilometer oppodlade vattensjuka marker, till största delen bestående af mossar,

hvilka icke kunna kultiveras på ett rentabelt sätt utan kalkning. Den gamla åkerjorden och de stora nyodlingar, som allmänt företagits med ringa eller ingen vinst, har stort behof af kalk till följd af jordens fattigdom på nämnda ämne. Nu kostar en vagnslast kalk om 112 hektoliter 100 kronor och mera, hvilket gör, att endast omkring 200 vagnslaster användas inom länet, men skulle, om varan stälde sig tillräckligt billig, säkerligen tusendetals vagnslaster finna användning till stort gagn för höjandet af länets åkerbruk.

Angående förhållandena i Kronobergs län hänvisas till den af grefve Posse m. fl. i Första Kammaren väckta motion.

I Elfsborgs län finnes möjlighet få kalk till östra delen af länet, men ställer sig varan för dyr i länets magraste trakter, Dalsland. Om länets jord skulle få sitt tillräckliga kalkbehof, anses att 10,000 vagnslaster skulle erfordras, utom hvad som fraktas sjöledes öfver Venern från Kinnekulle.

Malmöhus län har ej tillräcklig mängd kalk inom eget område, utan köpes sådan från Vestergötland. Priset är öfver en krona per hektoliter, hvaraf frakten utgör mer än hälften. För närvarande användes för jordbrukets behof affallskalk från sockerbruken och 150 à 200 vagnslaster från platser utom länet.

Det är nu öfver 20 år, sedan den skånska jorden i allmänhet merglades. Med nuvarande arbetspriser och brist på jordbruksarbetare måste det anses såsom omöjligt att mergla på nytt, och då jorden lider brist på kalk, hvilket bland annat bevisas af den ökade skörd af klöfver, som alltid erhålles, om jorden kalkas, så kan man vara förvissad om, att kalk i stora mängder, helt visst omkring 20,000 vagnslaster, skulle komma att fraktas till länet till oberäknelig nytta för jordbruket, om blott priset stälde sig tillräckligt billigt. Kalken från Limhamn står i så högt pris, att den ej kan köpas för jordbruksbehof.

I Kristianstads län finnas visserligen flera kalkbruk, från hvilka årligen levereras till länets jordbrukare omkring 1,000 vagnslaster, hvilket är en ringa mängd och blott  $\frac{1}{10}$  af hvad vore önskvärdt och nyttigt. Den qvantitet, som föres till länet från Limhamns kalkbruk i Malmöhus län samt från Öster- och Vestergötland, är obetydlig. Limhamnskalken blir, ehuru afståndet är närmare, dyrare än Vest- och Östgötakalken, hvilkens fraktkostnad dock omöjliggör dess användning i större mängd.

Frågan ställer sig för närvarande så, att länets jordbrukare lifligt önska erhålla kalk från Vestergötland för lägre pris än nu. Kan detta ske, komma helt visst jordbrukarne att gerna och i stor utsträckning

tillgodogöra sig ett jordförbättringsmedel, som är behöfligt för länets mångenstädes kalkfattiga jord, och som på grund af de ogynsamma konjunkturerna icke i trots af den bästa vilja kan användas i den utsträckning, som bör ske.

Halland har ej någon tillgång på kalk utom den, som finnes i mergeln, utan anskaffas sådan, sedan sättet att genom mergling rikta jorden med behöflig mängd kalk blifvit af flera omständigheter nära nog omöjligt, dels från Vestergötland och dels från socker- och cementfabrikerna i Skåne. Användningen af kalk har visserligen i betydlig grad tilltagit och skulle säkerligen mångdubblas, om den blott kunde anskaffas till billigare pris. Frakterna spela härvidlag en väsentlig roll, då de i allmänhet uppgå till omkring lika mycket som varans värde.

Insigten om kalkens stora betydelse för jordbruket inses allt mer och mer af dess idkare, hvarför vår modernärings utveckling inom länet skulle gå hastigt framåt, om tillräcklig mängd kalk kunde tillföras jorden.

Vi hafva här ofvan anfört uttalanden från flera olika delar af landet och dermed visat, att åsigtorna öfverallt äro enstämmiga, att *kraftiga åtgärder böra vidtagas för att bereda jordbrukarne möjlighet att påföra jorden kalk i tillräcklig mängd*, en sak som för närvarande är omöjlig till följd af nu gällande frakttaxor. Om åker och ängsjorden i Sverige skulle kalkas hvart sjunde år med 10 hektoliter per har, så skulle dertill åtgå omkring 60,000 vagnslaster, eller mera än 7,000,000 hektoliter, hvilket visar den betydande industri, som kan uppstå inom landet, om möjlighet beredes jordbruket att använda kalk. I nämnda siffra är ej inberäknad den oupphörligen växande mängd kalk, som förbrukas i industrien.

Billig kalk för jordbruket har en så ofantligt stor nationalekonomisk betydelse och är en så mächtig häfstång för vårt lands ekonomiska utveckling, att hvar och en, som intresserar sig därför, måste vara intresserad af att frågan på ett praktiskt sätt löses. Det är ej blott jordbrukarne, som få fördelarna, utan äfven många andra af landets invånare.

Egare af kalkberg få ökad förtjenst genom större brytning och afsättning af sin tillverkade vara. Jernvägar och båtar få ökad inkomst genom de mångdubblade transporterna. Genom jordens höjda alstringskraft höjas skördarna, landets modernärning utvecklas på samma gång som spanmåls- och foderproduktionen ökas, och derigenom tagas transportmedlen till lands och sjös i större anspråk. Den jordbrukande klassens produktion och välstånd höjes, men på samma gång beredes tillfälle till arbete och ökad förtjenst för mycket folk vid kalkbruken, jernvägar och fartyg samt vid jordbruket



Skulle nu endast kalk, som användes för jordbrukets eller möjligen äfven för bergsbrukets behof, blifva befordrad per jernväg efter en undantagstaxa, skulle kontrollen blifva snart sagdt omöjlig, att ej en del af den sålunda fraktade kalken förbrukades vid uppförandet af byggnader eller på annat sätt. I jemförelse med den kalk, som erfordras för jordbruket, är den quantitet ringa, som är behöflig vid byggnadsverksamheten och för andra ändamål. Derför torde det ej vara lämpligt skilja på kalk för olika ändamål, så mycket mera som största delen af byggnadskalk till de stora städerna fraktas sjöledes.

Då emellertid jordbruket i första hand lider af nuvarande förhållanden med afseende på kalkfrakterna, så anse vi det vara vår pligt att till Riksdagen vördsamt framkomma med denna motion.

Det ena sättet att bereda möjlighet för Sveriges åkerjord att få tillräcklig mängd kalk till rimligt pris är genom nedsättning af fraktkostnaderna.

Ett annat sätt användes i Danmark, der staten genom anslag möjliggör stor användning af kalk för jordbruksbehof, på sätt bifogade bilaga visar.

Bereder svenska Riksdagen, på sätt den kan finna lämpligast, landets jordbrukare möjlighet att få billig kalk till sin jord, har den gjort ett betydelsefullt inlägg för höjandet af vår modernäring, hvilket med tacksamhet kommer att mottagas af dess idkare i landets olika delar samt bidra till ökad välstånd.

Denna motion åtföljes af en bilaga så lydande:

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 materiel. Transporten var dock då inskränkt till en viss trakt och få aflastningsplatser, men redan efter några års förlopp transporterades ganska betydliga mängder, och under samma period användes årligen 1,000 å 1,500 vagnslaster i nämnda, starkt begränsade områden.

Vid tariff-förändringen genom lagen af den 24 april 1896 fastställdes emellertid, att

»alla särskilda öfverenskommelser om billigare frakt än den *ordinarie* hädanefters skulle vara olagliga.»

Mergeltransporten från Seilgaard kunde omöjligen bära de ordinarie frakt-tarifferna, och såvida ej den påbörjade storartade utveck-

lingen af hed- och mosskultur, som hade mergel 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 fraktseloppet till rekvirenterna; dessa betala således  $\frac{1}{5}$  eller  $\frac{1}{3}$  af den ordinarie frakten efter följande grunder.

Statsbidraget fördelas på följande sätt:

a) sällskap, hvilka hafva skaffat sig privata aflastningsspår vid stationerna och träffat öfverenskommelse med jernvägen om gemensam transport af mergel, erhålla  $\frac{4}{5}$  af frakten godtgjord af statskassan, dock så att minimum af den del af frakten, som emottagaren sjelf skall erlægga, fastställes till 3 kronor per vagnslast vanlig mergel å 10,000 kilogram;

b) andra förbrukare af vanlig mergel erhålla  $\frac{2}{3}$  af frakten godtgjorda af statskassan, och sättes äfven här minimiafgiften till 3 kronor per vagnslast å 10,000 kilogram;

c) förbrukare af kalk erhålla  $\frac{2}{3}$  af frakten i restitution, men skall här minimiafgiften uppgå till 6 kronor per vagnslast å 10,000 kilogram.

Det till underlättande af mergeltransporten disponibla statstillskottet utbetalas till Hedesällskapet efter hand som det behöfves, och räkenskaperna öfver dess användning inlemnas till ministeriet senast den 1 maj följande år. Utgiftsbilagorna till räkenskaperna äro dels de från jernvägarne afgifna räkningarna öfver gemensamma transporter för sällskapen, dels fraktsedlarne i original för alla andra transporter. Dessa betalas tills vidare af emottagaren med fulla beloppet, hvarefter fraktsedeln insändes till Hedesällskapet med tydlig påskrift om beloppets storlek och qvitto på de  $\frac{2}{3}$  af frakten, som statskassan lemnar, hvarefter det af Hedesällskapet utbetalas.

Så snart samtliga tillskott äro utbetalta, insänder Hedesällskapet till ministeriet meddelande om storleken af de använda beloppen samt den kontanta kassabehållningen.

Hedesällskapet insänder hvarje år senast den 1 augusti till ministeriet förslag till huru stort belopp, som provisoriskt bör uppföras i budgeten för kommande år till underlättande af mergeltransporter. Senast den 15 januari tillställer Hedesällskapet ministeriet meddelande om huru stort belopp, som faktiskt behöfver användas, och i anled-

ning häraf förslag om höjning eller minskning af det provisoriskt uppsatta anslaget.

Frakten utgöres enligt följande tabell:

A f s t å n d.	Pr kilometer öre.	Pr 10,000 kg. kronor.	Kontant kronor.	Tillsammans kronor.
Första 60 km. ....	20	12	—	17
Nästa 60 „ .....	15	9	—	26
„ 60 „ .....	12,5	7,50	5	34 <sup>1)</sup>
„ 60 „ .....	10	6	—	40
och följande afstånd .....				

Den ordinarie frakten är således för tariff 6 kr. pr 10,000 kg.:

För afstånd i kilometer..... 60 — 120 — 180 — 240.

Kronor ..... 17 — 26 — 34 — 40.

Häraf betalas af sällskapet:

1 femtedel för mergel kronor 3,40 — 5,20 — 6,80 — 8,00.

1 tredjedel för kalk „ 5,67 — 8,67 — 11,33 — 13,33.

Det längsta af de som exempel valda afstånden <sup>2)</sup> är ungefär som från Aalborg till Fredericia. Så lång transport kommer ju sällan i fråga.

På ett afstånd af 180 km. kostar transporten pr 10,000 kg.:

för mergel kronor 6,80 eller cirka 1 kr. pr kubikmeter <sup>3)</sup>

„ kalk „ 11,33 „ „ 11<sup>1</sup>/<sub>3</sub> öre pr 100 kg.

Minimifrakten (under 60 km) blifver:

för mergel 3 kronor eller 43 öre pr kubikmeter.

„ kalk 6 „ „ 6 „ „ 100 kg.

I runda tal kan man således säga, att transporten öfver hela Jutland på de afstånd, der den öfver hufvud taget kan tänkas ega rum med hjälp af statsbanorna, sker till ett pris af:

för mergel mellan en half och en krona pr kubikmeter, motsvarande 3 à 7 öre pr 100 kg.;

för kalkjord 6 à 12 öre pr 100 kg.

<sup>1)</sup> Uppgårelsen sker pr 100 kg. i öre, motsvarande pr 10,000 kg. i kronor; bråkdelar afrundas uppåt.

<sup>2)</sup> Det är klart, att tabeller, uträknade för alla afstånd, angifva de proportionsvisa fraktbeloppen för hvarje.

<sup>3)</sup> I kubikmeter räknad till en vikt af 1,400 kg.

Härvidlag bör dock anmärkas, att bränd kalk och kalksten icke gå in under samma tariff, utan sändes efter tariff 5, der det betalas för de första 4+60 km. som följer:

<i>Kilometerafstånd</i> .....	60	—	120	—	180	—	240.
Ordinarie frakt för 10,000 kg.	23	—	35	—	44	—	52 kronor,
hvaraf $\frac{1}{3}$ skulle utgöra kronor	7,67	—	11,67	—	14,67	—	17,33
eller pr 100 kg. ....	7 $\frac{2}{3}$	—	11 $\frac{2}{3}$	—	14 $\frac{2}{3}$	—	17 $\frac{1}{3}$ öre.

---

Slutligen endast ett litet uttalande från Hedesällskapetets styrelse-sammanträde den 16 juli i år:

— — — Angående *mergelsaken* omnämnde talaren (direktör Borch), »att befolkningen sätter ett mycket stort värde på det af staten gifna tillskottet till mergeltransporten. Under finansåret 1897—1898 användes mellan 21,000 och 22,000 kronor dertill. Innevarande år hafva inkommit ansökningar om cirka 28,000 kr., men då saken helt visst ännu icke är fullt känd, kan man vänta, att det ytterligare må stiga, hvarför bestyrelsen har föreslagit, att på nästa budget uppföras 30,000 kronor till detta ändamål.»

---

Transport af jordförbättringsmedel på danska statsbanorna kostar mottagaren pr vagnslast om 10,000 kg.:

Transport i kilometer.	M e r g e l.		Kalkjord (gödnings- kalk). Kr.	I kubikmeter lermergel, levererad till sällskap, kostar följ- aktligen i frakt cirka Kr.
	Till sällskap med egna aflastnings- spår. Kr.	Till enskilda konsumenter. Kr.		
10 .....	3,00	3,00	6,00	0,43
20 .....	3,00	3,00	6,00	0,43
40 .....	3,00	4,33	6,00	0,43
60 .....	3,40	5,67	6,00	0,49
80 .....	4,00	6,67	6,67	0,57
100 .....	4,60	7,67	7,67	0,66
120 .....	5,20	8,67	8,67	0,74
140 .....	5,80	9,67	9,67	0,83
160 .....	6,20	10,33	10,33	0,89
180 .....	6,80	11,33	11,33	0,97
200 .....	7,20	12,00	12,00	1,03
220 .....	7,60	12,67	12,67	1,09
240 .....	8,00	13,33	13,33	1,14
260 .....	8,40	14,00	14,00	1,20
280 .....	8,80	14,67	14,67	1,26
300 .....	9,20	15,33	15,33	1,31
320 .....	9,60	16,00	16,00	1,37
340 .....	10,00	16,67	16,67	1,43
360 .....	10,40	17,33	17,33	1,49
380 .....	10,80	18,00	18,00	1,54
400 .....	11,20	18,67	18,67	1,60
420 .....	11,60	19,33	19,33	1,66
440 .....	12,00	20,00	20,00	1,71
460 .....	12,40	20,67	20,67	1,77
480 .....	12,80	21,33	21,33	1,83
500 .....	13,20	22,00	22,00	1,89
600 .....	15,20	25,33	25,33	2,17
700 .....	17,20	28,67	28,67	2,46
800 .....	19,20	32,00	32,00	2,74

*I motionen n:o 8:*

Bland de artiklar, som äro för jordbrukets drifvande nödvändiga, intager kalk ett af de främsta rummen; men tillgången dertill försvåras i hög grad genom den för denna artikel bestämda höga fraktkostnad å statens jernvägar i förhållande till varans pris. Såsom exempel derpå kan anföras, att frakten för en vagnslast af 10,000 kg. för 20 mil öfverstiger lastens inköpspris. Att häri ligger en oegentlighet, hvilken utan förlust för statens jernvägar kan undanröjas, torde vara uppenbart.

*I motionen n:o 20*

Inom den ort jag tillhör och säkerligen inom andra delar af landet får man ständigt höra landtmännens hvad jag tror befogade klagan öfver att jernvägsfrakterna för landtmanprodukter och varor, som i ej ringa mån användas för jordens bruk och skötsel, särskildt i fråga om transport af kalk och artificiella gödningsämnen, äro allt för höga, ja så höga, att de i betydlig mån försvåra och på många ställen omöjliggöra, i synnerhet hvad angår kalk, att anskaffa sådan till den mängd, som är behöflig.

I den ort, jag närmast känner till, är jordmånen i allmänhet af mager beskaffenhet och särdeles fattig på kalk. Det är ej tänkbart att hvarken på uppmarken eller odlade mader och mossar få något så när hjälpliga grödor, derest man ej tillför jorden den näring, den för växtligheten behöfver, bland hvilka näringsämnen kalken och konstgjorda gödningsämnen intaga ett så framstående rum, att efter min uppfattning det icke är möjligt att få en hjälplig skörd, om ej dessa för växtligheten så viktiga beståndsdelar, der de ej finnas i jorden, tillföras densamma.

Att transportera dessa varor, i synnerhet hvad angår kalk, med lefvande dragare kan, då afstånden såsom hos oss och på andra ställen äro stora, ej vara tänkbart, helst, såsom nu är förhållandet, dragökar så väl som manliga arbetskrafter i jemförelse med förr äro mycket dyra.

Det är ju en fördel, att det inom vissa orter i vårt land är god tillgång på kalk, men då transportkostnaden på densamma ställes så dyr, att den ej kan transporteras dit, der den bäst behöfves, så är det till skada för dem, som hafva kalk att sälja, och ännu större skada för dem, som behöfva köpa sådan, men ej kunna göra det, derför att genom de höga transportkostnaderna den vid framkomsten blir för dyr.

Om jernvägsfrakterna å nu nämnda varor blefve drägliga, så skulle våra skördar på den kalkfattiga jorden betydligt förbättras till fördel ej allenast för jordbrukaren sjelf, än äfven för konsumenterna,

ja, för landet i sin helhet, emedan grödorna derigenom ökades, införsel från utlandet minskades och som följd deraf betydliga kapital stannade i landet. Dertill kommer, att, om nedsättning sker å frakten för spanmål, potatis, viktualievaror och andra landtmannaprodukter, priserna derå så väl i en del städer som vissa landsdelar, t. ex. Norrland, skulle ställa sig billigare.

Jag har vidare den uppfattningen, att om jernvägsfrakterna i viss mån nedsattes, i vissa fall ända till hälften och på långa afstånd derutöfver i fallande skala, skulle fraktmängden på jernvägarne så betydligt ökas, att både brutto- och nettobehållningen blefve större än nu.

Det yttrades vid 1895 års riksdag, att jernvägsfrakterna på landtmannaprodukter äro betydligt högre hos oss än i då uppräknade andra länder, deribland Amerika, och särskildt fästes uppmärksamhet på vårt naboland Danmark (se tillfälliga utskottets betänkande n:o 26), och uppgafs då, att fraktpriset för rotfrukter var 68 procent, spanmål 91 procent, smör 89 procent, ost 39 procent, färsk sill 91 procent högre hos oss än i sistnämnda land; kalk och artificiella gödningsämnen hafva vid transporter vissa förmåner, hvarigenom transportkostnaden der blir betydligt billigare än hos oss.

Den som bor nära jernvägen eller annars har lokal kännedom om platser, der flera tåg gå fram och åter för hvarje dag, och antager, att stor transport kan bli med kalk, får lätt den uppfattningen, att en del af tågen de senare åren ej haft mera att transportera, än att det kan vidkopplas några kalkvagnar utan annan kostnad för jernvägen än litet större åtgång af stenkol och vagnarnas slitning.

*I motionen n:o 7:*

I följd af de uti gällande frakttaxa för statens jernvägar intagna bestämmelser om kostnad för frakt af kött och fläsk är det för närvarande omöjligt för den mindre jordbrukaren att utan förlust afyttra sina artiklar af nämnda slag. Han måste helt enkelt afyttra sin vara i hemorten till s. k. uppköpare till det pris, dessa behaga bestämma. Från min hemort till Stockholm utgör frakten för 100 kg., om minst 5,000 kg. sändas på en gång, 2 kronor 9 öre, men om endast 100 kg. afsändas, 3 kronor 4 öre. En vagnslast på 5,000 kg. kan icke en mindre jordbrukare på en gång afyttra, och skillnaden i frakten mellan 100 kg. i ena och andra af nämnda fall blir därför en premie för uppköparen. Genom anlåtande af mellanhänder blir ju också alltid en vara i hög grad och mången gång onödigt fördyrad för konsumenten; och

det torde därför vara af intresse ej mindre för denne än för producenten att, så vidt möjligt är, inskränka mellanhändernas antal.

*I motionen n:o 9:*

Uti en till 1895 års Riksdag aflåten motion, n:o 42, tillät jag mig föreslå vidtagande af åtgärd i ändamål att få nedsättning med 60 procent i den uti frakttaxan för statens jernvägar bestämda fraktsats för artikeln potatis.

Under återopande af hvad jag i omförmälda motion anført till stöd för mitt då framställda förslag, vill jag nu i hufvudsak förnya det samma. Till stöd därför vill jag ytterligare framhålla, att potatis, hvilken artikel i förhållande till sin tyngd är den prisbilligaste af alla landtmannaprodukter, också hårdast af dem alla drabbas af de höga jernvägsfrakterna. Det är alldeles omöjligt att t. ex. från min hembygd eller i allmänhet södra Sverige sända potatis till Stockholm, för hvilken transportkostnaden de flesta år ej oväsentligt öfverstiger varans försäljningspris i produktionsorten. I följd häraf har också en högst betydande import af potatis från Tyskland uppstått, hvilken import lärer vara särdeles lönande, medan landets egna potatisproducenter nödgas, för omöjligheten att på statens jernvägar utan förlust sända sin vara, afyttra den till underpris.

*I motionen n:o 69:*

En fråga af gemensamt intresse för så väl producenter som konsumenter är frågan om billigare frakter: Dessas verkningar böra blifva till fromma för båda parterna.

Att dessa också kunna verkställas billigare i samma mån som fraktmängden ökas, är väl en gifven följd, likasom att utvecklingen går åt det hållet.

Erkännas må, att vederbörande äfven visat mycket tillmötesgående, och att statens jernvägar, som ju helt naturligt, till förmån för så väl staten som den enskilde, bör gå i spetsen för åstadkommande af en billigare transportkostnad, framför allt för sådana varor, som stå i samband med vår modernäring, gjort mycket i ifrågavarande hänseende.

En vara, som efter min uppfattning ej tillräckligt uppmärksammas i detta afseende af kongl. jernvägsstyrelsen, är artikeln fläsk. Vid den nedsättning af frakter å landtmannaprodukter, som med anledning af Kongl. Maj:ts nådiga bref af den 29 mars 1896 företogs, blef frakttaxan å ofvannämnda artikel oförändrad; derigenom har den oegent-



ligheten uppstått, att på längre sträcka än 100 km. är frakten å fläsk högre än för t. ex. smör, en vara, med hvilken det i merkantilt hänseende närmast är jemförligt. Att deremot fläsk så väl som andra landtmannaprodukter är i behof af en fraktnedsättning, torde ej kunna förnekas, och förutsatt, att den principen får ega rum, att för lika skrymmande varor fraktbeloppet sättes i proportion efter varupriset, så bör artikeln fläsk påföras lägre frakt än smör och icke tvärt om, hvilket nu är förhållandet; dessutom är fläsk till följd af enklare fraktningsförhållanden mindre skrymmande än det billigare transporterade smöret, så att ofta ända till 10,000 kg. deraf kunna inrymmas i en vagn.

En fraktnedsättning skulle underlätta uppfraktningen till Norrland, och andra aflägsna orter deraf gynnas; följderna skulle blifva en ökad produktion inom landet, och en för norrländska förhållanden mer passande vara kunna åstadkommas, då genom billigare frakt produktionen blefve mera lönande.

Då jag vid ett tillfälle år 1897 till vederbörande framstälde mina tankar i detta afseende, ansågo de icke frågan hvarken omöjlig eller obillig, men jag blef hänvisad att genom petitionering föra frågan fram, i synnerhet för att få de enskilda jernvägarna med.

Då ett sådant tillvägagångssätt förefaller mig motbjudande, har jag velat draga frågan inför Riksdagens pröfning, att, för den händelse den gillar mina åsikter, genom en skrifvelse till Kongl. Maj:t frågan lättast kunde vinna sin lösning.

*I motionen n:o 231:*

Af största betydelse för ett folks ekonomiska utveckling och materiella förkofran är den lätthet, hvarmed landets på olika platser bosatta invånare äro i tillfälle till ekonomisk samverkan. Ett bland de viktigaste villkoren för detta måls vinnande är, att ett ömsesidigt varuutbyte kommer till stånd, och att den sålunda uppkomna varuomsättningen så litet som möjligt begränsas till vissa tider och platser, utan fördelar sig efter afnämares behof och önskningsar. Undanröjdandet af hvarje hinder, som kan menligt inverka på omsättningens snabba och lätta realiserande, bör sålunda ligga statsmagten varmt om hjertat. Ett af de viktigaste hinder för det inhemska varuutbytet utgör onekligen det missförhållande, som så ofta gör sig gällande i proportionen mellan en varas produktionsvärde samt det pris, som betingas för densammans transport till förbrukningsstället, hvilket pris blifver så mycket mera betydande, om afståndet är af mera afsevärd längd. Detta missförhållande framträder märkbarast, när det gäller transport af de egentliga

lifsförnödenheterna. Ofta höres, och detta med fog, klagomål höjas öfver de allt för höga jernvägsfrakterna på spanmål. Vårt land har genom sitt geografiska läge och sin långa utsträckning i norr och söder provinser med vidt skilda klimatiska och naturliga förutsättningar, hvilka sålunda bestämma riktningen och beskaffenheten af hvarje trakts säregna produktion, särskildt med afseende på frambringandet af lifsförnödenheter. Härutinnan intager Norrland en starkt utpreglad ställning. Spanmålsodlingen spelar som bekant en mycket obetydlig roll i dess produktion och i hvarje fall i alldeles otillräcklig mängd för den egna förbrukningen. Sjelfklart följer sålunda häraf, att norrländingen är nödsakad att utifrån hemta det nödiga förrådet häraf. Deremot är uppfödandet af hästar och annan boskap en näring, som bäst lämpar sig för Norrlands geografiska karakter. I mellersta och södra Sverige är ju spanmålsodling den viktigaste hufvudnäringen, och hvad är då naturligare och förnuftigare, än att det ömsesidiga utbytet af de skilda förnödenheterna må få ega rum så fritt och lätt som möjligt, utan hinder af opropotionella och tryckande transportafgifter. Emellertid verka nu gällande fraktpris på spanmål å våra jernvägar i alldeles motsatt riktning, och hvad blifver då följden? Jo, att mellersta och södra provinsernas landbrukare ej få afyttra sin spanmål till norrländingen, hvilken återigen hänvisas att med användande af de billigare fraktprisen å fartyg hemta sitt behof häraf från utlandet, vanligtvis då öfver Trondhjem och Sundsvall. Visserligen medgives, att jernvägen under särskilda omständigheter lemnar lindring i fraktprisen i form af viss rabatt, men dervid äro sådana vilkor fästade, att fördelarne häraf endast träffa de större spanmålshandlandena, men deremot ej de mindre affärsmännen, och i hvarje fall icke leder till afsevärdt större varuutbyte. Öfver nedanstående jemförelse mellan sjöfrakterna från utlandet samt våra jernvägsfrakter å spanmål (se bilagorna A och B) göra reflektionerna sig sjelfva.

Af ofvan anförda synes uppenbart, att en synnerligen viktig uppgift att lösa för våra jernvägar ligger deruti att söka genom största möjliga fraktlindring å spanmål underlätta och gynna den inhemska varuomsättningen.

Vid sistberörda motion äro fogade följande bilagor:

På begäran af herr riksdagsmannen Olof Walter i Mörsil har Aktiebolaget Sveriges allmänna revisionsbyrå verkställt utredning angående fraktkostnaden för transport af spanmål, och få vi härmed lemna följande meddelande:

**Angbåtsfrakter.**

		Rmk.	Kronor.
Från Riga	till Stockholm pr ton ..	5—6—7 =	4,45—5,34—6,23
» Danzig	» » » » ...	5—6—7 =	4,45—5,34—6,23
» Königsberg	» » » » ...	5—6—7 =	4,45—5,34—6,23
» Libau	» » » » ...	4 ½—6 ½ =	4,01—5,79
» Reval	» » » » ..	4 ½—6 ½ =	4,01—5,79
» Newyork	» » pr quarter om Sh. d. Sh. d.		
	480 eng. g ...	3. 3—3. 6 =	2,91—3,15
» Svarta hafvet	» » pr ton.....	Sh. 12 =	10,80

**Jernvägsfrakter.**

Från Sundsvall	till Bräcke	pr 100 kg. minst 5,000 kg. ....	Kr. 0,57
» Trondhjem	» » » » » » »	» » » » » » »	» 1,13
» Nässjö	» » » » » » »	» » » » » » »	» 1,73
» Tillberga	» » » » » » »	» » » » » » »	» 1,24

Fraktkostnaden från Amerika till Trondhjem blifver billigast, om varan transporteras å någon af de stora passagerareångarne å traden Amerika—Bremen—Hamburg eller Amsterdam. Af stor betydelse för fraktstaten är den omständigheten, om tillfälle till returfrakt finnes.

Till Sundsvall och Trondhjem saknas noteringar, men till Bergen skulle fraktsatsen från Amerika eller Svarta hafvet ställa sig lika som till Stockholm.

Från ryska Östersjöhamnarne till förestående norska hamnar fraktas i allmänhet ej spanmål.

Stockholm den 18 februari 1899.

Aktiebolaget Sveriges allmänna revisionsbyrå.

G. Fr. Sandberg.

Fahle Fougberg.

Edvard Wavrinsky.

Kongl. jernvägsstyrelsens

**Cirkulär** (n:o 1542)

utfärdadt den 13 januari 1897

angående fraktnedsättning för mjöl och spanmål vid transporter till Öfre Norrland.

Styrelsen har, i likhet med under föregående år, funnit skäl medgifva, att trafikant, som under år 1897 till stationer norr och vester om Ånge låter försända mjöl och spanmål till sammanlagd vikt af minst 120,000 kilogram, och som för hvarje sändning erlägger frakt enligt nu gällande taxa för en väglängd af minst 800 kilometer och för en vikt af minst 8,000 kilogram å hvarje använd vagn, skall erhålla nedsättning med 25 procent af den å statsbanorna belöpande frakten, hvilken förmån skall komma honom till godo på det sätt, att, sedan efter årets slut uppgift å verkställda transporter, jemte fraktsedlarne derå, till jernvägsstyrelsen aflemnats och behörigen kontrollerats, en fjerdedel af berörda fraktafgifter återbetalas;

hvilket styrelsen velat, för allmänhetens delgifvande, härigenom bringa till stationernas kännedom.

Stockholm som ofvan.

RUDOLF CRONSTEDT.

*M. Hahr.*


---

Då herr J. Sjöberg i sin motion n:o 9 jemväl åberopat motiveringen i sin vid 1895 års riksdag i ämnet väckta motion, tillåter sig utskottet här upptaga, att herr Sjöberg då anförde, att »bland de flera orsaker till svenska landtbrukets på senare åren iråkade ogynsamma ställning är, som bekant, äfven svårigheten att afsätta dess alster. Hvad beträffar potatis, som företrädesvis kan odlas på torr och mager jordmån framför sädesslag i allmänhet och därför i afsevärd omfattning odlas i de fattigare delarna af landet, har till följd af den betydliga fraktkostnaden för denna vara å statens jernvägar densamma hittills ej kunnat afyttras å platser, der den kunnat betinga ett någorlunda mot produktionskostnaden svarande pris, utan måst i hemorten afyttras till underpris. Vore fraktkostnaden å statens jernvägar billigare, så att denna vara

kunde å desamma sändas till aflägsnare orter, t. ex. de större städerna, der potatisprisen ständigt varit ganska höga, skulle derigenom en väsentlig fördel beredas ej blott producenten, utan ock den allmänhet, som behöfver inköpa potatis, hvarjemte en icke obetydlig inkomst skulle beredas staten i fraktafgifter.»

---

Vid 1895 års riksdag förelåg derjemte en af herr Bergendahl väckt motion (n:o 179) deri han föreslog, »att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t begära åtgärders vidtagande för effektiv nedsättning i fallande skala af nuvarande statsbanefrakter å landtmannaprodukter och artiklar, som för jordbruket användas.»

Andra Kammarens andra tillfälliga utskott, som hade att behandla herrar Sjöbergs och Bergendahls motioner, förklarade af anförda skäl sig anse en allmän nedsättning i jernvägstaxorna för massgodstrafiken önskelig både ur näringarnas och statsverkets synpunkt, hvarför utskottet tillstyrkte den särskilda, i herr *Bergendahls* motion påyrkade nedsättningen i afgifterna för frakt af landtmannaprodukter och artiklar, som för jordbruket användes. I likhet med nämnda motionär ansåg också utskottet, att sänkningen borde ske i en i förhållande till transportlängden starkt fallande skala. Endast en nedsättning af sådan art kunde blifva fullt effektiv, och den syntes också bäst tillgodose statens behof af inkomst från dess jernvägar. Då en godsvagn bundes för trafik, åtginge nemligen lika tid för dess leverans vid bestald station samt för godsets lastning och lossning, vare sig den lastade vagnen fördes längre eller kortare väg på banan.

Hvad anginge herr *Sjöbergs* motion, så vore det utan tvifvel riktigt, att artikeln potatis vore den af alla landtbruksprodukter, som hårdast drabbades af de höga jernvägsfrakterna, hvilka gjorde en längre transport deraf omöjlig. Potatisen vore nemligen i förhållande till sin tyngd den prisbilligaste af dem alla.

Under de sista åren hade alltjemt stigande kvantiteter potatis införts från Stettin, dit den fördes på jernväg från olika delar af Pommern och sedan fraktades i säck på ångbåt till Stockholm. Trots 2—3 mellanhänders köpmansvinst, flere omlastningar, jernvägs- och ångbåtsfrakt samt kostnad för säck, lönade denna affär sig, medan den höga jernvägsfrakten hindrade Smålands samt Vester-, ja, Östergötlands jordbrukare att föra sitt öfverskott af potatis till Stockholm, hvilket varit förhållandet till och med de senare åren, då nämnda provinser

haft rik tillgång på god vara, medan skörden deraf inom Mälaredalen varit svag och af mindre god beskaffenhet.

Ingen kunde anse det gagna landet i dess helhet, att större och aflägsnare konsumtionsplatser, såsom städer vid kusten, nödgades hemta från utlandet en vara, som från andra delar af landet kunde fås billigare, om blott ej allt för höga jernvägsfrakter hindrade dess transport.

Då emellertid utskottet i det ofvanstående uttalat sig för en mera *allmän* nedsättning af jernvägsfrakterna i form af en starkt fallande skala, så kunde utskottet icke tillstyrka herr Sjöbergs motion om en *likformig* fraktnedsättning för *en enda* artikel och hemstälde därför, att herr J. Sjöbergs motion icke måtte till någon Kammarens åtgärd föranleda, men att Riksdagen skulle i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om åtgärders vidtagande för en verksam nedsättning i fallande skala af nuvarande statsbanefrakter å landtmannaprodukter samt artiklar, som för jordbruket användes.

Då utskottets utlåtande förekom i Andra Kammaren, visade det sig att meningarne der voro mycket delade. Vid anställd votering röstade 73 ledamöter för utskottets hemställan, under det 137 ledamöter röstade för afslag.

---

Utskottet har, för att kunna bilda sig ett omdöme om dessa motioner, vändt sig till regeringen för att genom dess försorg erhålla dels utlåtanden från kongl. jernvägsstyrelsen och de enskilda jernvägarnes förvaltningar, dels upplysningar om förhållandena i Danmark i det afseende, som här är i fråga.

Till svar derpå har utskottet mottagit

1. Kongl. jernvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse till Konungen den 20 sistlidne mars, hvilken skrifvelse kom utskottet tillhanda den 13 april.
2. Samma styrelses skrifvelse till utskottet den 13 april, hvilken utskottet mottog den 20 april.
3. Kongl. jernvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse till Konungen den 19 april med anledning af utlåtanden, som inkommit från åtskilliga enskilda jernvägars förvaltningar, varande dessa utlåtanden skrifvelsen bifogade. Skrifvelsen ankom till utskottet den 27 april.

4. Skrifvelse från generaldirektoratet för statsbanedriften i Danmark till vederbörande ministerium rörande frakten å Danmarks statsbanor för i motionerna omförmälda varuslag. Denna skrifvelse, som är daterad den 16 sistlidne mars, kom utskottet tillhanda den 13 april.
5. Telegram af den 14 april från svensk-norske ministern i Köpenhamn till utrikesministeriet i Stockholm.
6. Enskild skrifvelse från H. E. Conseils-President Hörring till svensk-norske ministern i Köpenhamn den 17 april jemte tvenne bilagor, hvilken skrifvelse utskottet mottog genom svenska utrikesdepartementet den 20 april.

Af kongl. jernvägsstyrelsens skrifvelse (Bil. A), som synes vara byggd på noggranna beräkningar, framgår, att ej oväsentliga lindringar ännu kunna utan risk för jernvägarnes ekonomi göras i gällande fraktsatser dels för kalk, kött, fläsk och potatis, som forslas i större mängd, dels för transporter i allmänhet å minst 800 kilometers väglängd. Deremot förklarar sig jernvägsstyrelsen på anförda skäl (Bil. A och B) icke kunna tillråda någon särskild nedsättning i frakten för konstgjorda gödningsämnen samt mjöl och spanmål enligt motionerna n:is 20 och 231.

Af de enskilda jernvägarnes förvaltningar hafva de flesta förklarat sig villiga att å sina respektive banor medgifva samma fraktlindringar, som kongl. jernvägsstyrelsen förordat å statens banor. Fem af dem hafva deremot icke ansett sig kunna gå med derpå (Bil. C).

Generaldirektoratets för statsbanedriften i Danmark skrifvelse (Bil. D) redogör för i det landet gällande fraktsatser samt under senare år vidtagna fraktlindringar för kalk, kalksten och kalkmergel, konstgjorda gödningsämnen och landtmannaprodukter. Af denna redogörelse kunna dock, såsom generaldirektoratet påpekar, inga bestämda slutsatser dragas angående medgifna fraktlindringars inverkan på trafiken, då dels det nya godsreglementet så kort tid varit gällande — det trädde i kraft den 1 april 1897 — dels, hvad särskildt beträffar kalksten, den stora ökningen i trafikmängden under trafikåret 1 april 1897 — 31 mars 1898 till väsentlig del berott på stora byggnadsarbeten i Köpenhamn.

Hvad angår i motionerna n:is 91 och 171 ifrågasatt återbetalning af statsmedel för utlagd frakt för kalk och kalkjord enligt Danmarks exempel, så vitsordar den i Bil. F vid detta betänkaude anförda skrifvelsen, att sådan återbetalning under vissa vilkor eger rum i Danmark

med  $\frac{4}{5}$  à  $\frac{2}{3}$  för kalkmergel samt  $\frac{2}{3}$  för kalk, och af här ofvan nämnda telegram (Bil. E) synes, att danska staten för innevarande år till detta ändamål anslagit 30,000 kronor.

Då utskottet nu skall yttra sig om de särskilda motionerna, kan utskottet såsom en allmän sats uttala, att utskottet i stort sedt finner de af motionärerna framställda önskningsmål vara förtjenta af ett välvilligt beaktande.

Dock anser sig utskottet böra göra den anmärkningen, att utskottet ej är benäget att föreslå några åtgärders vidtagande i fråga om frakten å *konstgjorda gödningsämnen*. Utskottet inser visserligen den stora betydelse dessa hafva för jordbruket i landet, men, med hänsyn till den af kongl. jernvägsstyrelsen framhållna omständigheten, att flere slag af dylika gödningsämnen hafva ett relativt högt värde och därför särskildt i jemförelse med kalk bättre kunna bära de nu derå satta afgifterna, anser utskottet det vara lämpligast att ej för närvarande beröra frågan om jernvägsfrakten å *konstgjorda gödningsämnen*.

Beträffande åter kalkfrakterna torde tiden nu vara inne för Riksdagen att på allvar egna sin uppmärksamhet åt denna fråga. Hvilken vikt densamma tillmätas i landets olika delar, visar sig redan deraf, att vid denna riksdag ett stort antal ledamöter af begge kamrarne derom motionerat.

Så har äfven skett vid föregående riksdagar, hvartill kommer, att hushållningssällskap, landtmannaföreningar och enskilde personer i landet hos Kongl. Maj:t och kongl. jernvägsstyrelsen petitionerat om nedsättning af fraktkostnaderna för kalk.

Det torde också vara af alla erkändt, att det för ett land med Sveriges naturförhållanden är af den allra största betydelse, att kraftiga åtgärder vidtagas för att lägga så stora områden som möjligt under kultur och att främja brukningen af den redan odlade jorden. Man torde ega rätt att ställa stora framtidsutsigter för ett land, som eger så betydliga vidder af ännu oodlad men odlingsbar mark som Sverige. Genom att i alla hänseenden och således äfven i fråga om de odlingsbara moss-, torf- och dymarkerna tillgodogöra sig landets naturliga resurser och understödja de ansträngningar, som af enskilde och korpora-



tioner därför göras, kan svenska folket se framåt mot en växande ekonomisk utveckling, som fördelaktigt återverkar på alla samfundslifvets områden.

Ur denna synpunkt anser utskottet att frågan om kalkens befraktning bör ses. Den blir derigenom en för landet i dess helhet betydelsefull fråga. Det är visserligen sant, att det framför allt är vissa län, som isynnerhet äro kalkfattiga och således kalkbehöfvande, men dervid förtjenar det att framhållas, att just dessa samma län, Blekinge, Kalmars, Kronobergs, Jönköpings, Elfsborgs, Vermlands och Vesternorrlands, innehålla så stora mossar, mader och kärr, att de för dessas uppbringande i kultur ega rätt att påräkna ett välvilligt bistånd äfven från öfriga delar af landet.

För ett fattigt folk, boende i ett glest bebygdt land, synes det framstå såsom en nationel angelägenhet att ej försumma att vidtaga åtgärder, som af alla erkännas vara egnade att öka möjligheten för en talrikare befolkning att existera och på samma gång gifva utsigter om en bättre lön för den idoge arbetarens å den odlade jorden nedlagda möda och kostnad. Det torde dervidlag numera ej af någon bestridas, att tillgång på kalk och dess användande är af den allra största betydelse, ja rent af en nödvändig förutsättning, då det gäller att lägga nya jordområden under kultur eller att bevara den redan odlade jordens bördighet.

Med de åsigter utskottet nu uttalat är det naturligt, att utskottet funnit det vara af vigt att tillse, huruvida kalk i erforderlig mängd för närvarande lätteligen finnes att tillgå i landets olika delar. Motionärerna i motionen n:o 171 hafva bland annat anfört att, om åker- och ängsjorden i Sverige skulle kalkas hvart sjunde år med 10 hektoliter per hektar, skulle dertill åtgå omkring 60,000 vagnslaster. Häri är således ej medräknad all den kalk, som behöfves för det viktiga syftmålet att genom odling af mossar öka åkerjorden i landet. Antager man nu, att motionärerna beräknat hvarje vagnslast till 10 ton, skulle således endast för ett rationelt bruk af åkerjorden årligen erfordras 600,000 ton kalk, under det sammanlagda vigten af all den kalk, kalksten och cement, som under år 1897 fraktades å statsbanorna, uppgick allenast till 115,058 ton.

Det är ju visserligen sant att här ej är medräknad den kalk, som fraktats å fartyg och å enskilda banor, men äfven med en sådan restriktion lär man få erkänna, att siffran synes kunna ingifva en hvar den tanken, att det vore önskligt, om genom lättade förbindelser och

lindring i afgifterna ökade tillfällen bereddes landets jordbruksidkande befolkning att erhålla detta ypperliga och viktiga medel för höjandet af jordens förmåga att med goda skördar löna odlarens flit. För ett så betydelsefullt måls vinnande anser utskottet landet i sin helhet böra medverka. Detta erkännes och har länge erkänts af statsmagterna, då det gällt att afdika sankta marker, att minska frostländigheten, att främja skogsodlingen m. m. Det, som nu ifrågasättes eller statsmagternas bistånd för att genom lättande af kalkens tillgodogörande öka och förbättra den odlade jorden, kan likaväl som de nyss nämnda behjertansvärda syftemalet påräkna tillmötesgående. Dertill kommer att, såsom flere af motionärerne framhållit, de utgifter, som statsverket möjligen skulle komma att vidkännas i nu ifrågavarande hänseende, äfven ur andra synpunkter torde kunna anses väl använda. Det eger utan tvifvel sin rättighet, att genom det ökade egendomsvärdet ökade statsinkomster kunna väntas uppkomma, att med det förbättrade jordbruket större produktion likasom äfven större konsumtion skulle föranleda ökade frakter af åtskilliga artiklar, och att ökade tillfällen till arbete och förtjenst skulle yppa sig för olika klasser af befolkningen.

Frågar man sig derefter, huruvida man med rätta kan påstå, att den fraktafgift, som för närvarande debiteras kalken å jernvägarne i landet, är för hög, så kan man derpå svara, att detta beror på den synpunkt, ur hvilken frågan betraktas. Utskottet anser sig sålunda böra framhålla, att det ej lär kunna förnekas, att statens jernvägar under senare åren visat sig i viss mån tillmötesgående mot de kalkbehöfvande provinsernas behof och önsksningar. Den af kongl. jernvägsstyrelsen upprättade jernföreläsnings tabellen öfver kalkfrakterna i de olika nordiska länderna visar efter utskottets mening, att så är förhållandet. Samma tillmötesgående visar styrelsen äfven i sitt utlåtande (Bil. A), deri styrelsen erbjuder sig att för kalk, lastad i minst 10 ton i en vagn, tillämpa en fraktsats, som med 30 procent understiger tariffen 12 i gällande frakttaxa.

Längre kan man måhända ej begära, att jernvägsstyrelsen skall sträcka sitt tillmötesgående. Men om man i detta sammanhang erinrar sig, att denna vara på grund af sin tyngd och sin svårfraktade beskaffenhet måste betinga en i förhållande till varans värde alltför hög fraktafgift, så att denna, om kalken längre sträckor skall fraktas på jernväg, uppgår till om ej rent af öferskjuter varans värde, så kommer man till det resultat, att man måste anlita äfven andra utvägar för att verksamt underlätta kalkens ökade användning. Detta framträder ännu tydligare, om man besinnar, att en afsevärd myckenhet

kalk fraktas på enskilda jernvägar, hvilka, såsom af de utskottet tillhandakomna utlåtanden visat sig, icke allmänt kunna erbjuda en så betydande nedsättning i frakterna som statsbanorna.

Statsmagtarna hafva redan gifvit anvisning på en dylik utväg att undanröjda de hinder för kalkförbrukningen, som de långa afstånden medföra, i det att, såsom kongl. jernvägsstyrelsen äfven meddelat, mottagaren af en vagnslast kalk m. m. under vissa förhållanden, och då godset är afsedt för jordbrukets eller bergsbrukets behof, eger restitutionervis återbekomma 1 krona för hvarje begynnande femtiotal kilometer, som vagn med fulla lasten tillryggalagt å statsbanorna.

Denna tanke har, enligt hvad de af utskottet mottagna handlingar (Bil. D. E. F.) utvisa, äfven vunnit tillämpning i Danmark och der utvecklats derhän, att förbrukare af kalk för kulturändamål erhåller i restitution  $\frac{2}{3}$  af frakten, hvarvid dock minimialgiften, som af förbrukaren sjelf betalas, skall uppgå till 6 kronor pr vagnslast å 10 ton.

Till bestridande af de för en dylik restitution nödiga medel anvisar representationen penningar, som af vederbörande minister tillhandahållas »Hedeselskabet», hvilket ombesörjer restitutionen. Det synes utskottet, som om denna tanke vore i hög grad värd att ådraga sig uppmärksamhet äfven i Sverige. Om Kongl. Maj:t efter förutgången utredning skulle finna sig benägen att ansluta sig till densamma, borde, efter utskottets tanke, ett förslagsanslag på Kongl. Maj:ts proposition af Riksdagen beviljas att för ändamålet användas.

Det nya jordbruksdepartement, som kan antagas inom kort komma till stånd, synes då vara det organ, genom hvilket saken kunde arrangeras.

Dervid vill emellertid utskottet framhålla, att det synes riktigast, att denna restitution ej bör medgifvas andra reqvirenter än dem, som använda kalk för jordbrukets eller bergsbrukets behof, en inskränkning som redan nu är stadgad för den här tillämpade restitutionen.

Det torde här böra anmärkas, att utskottet äfven inbegripit kalk för bergsbrukets behof af den anledning, att dylik kalk redan nu i Sverige är föremål för en sådan restitution. I Danmark erhålla, såsom utskottet redan omnämnt, endast de, som använda kalk till kulturändamål, återbetalning af fraktkostnaden.

Då effekten af restitutionen skulle blifva alltför otillräcklig, derest den skulle afse endast statens jernvägar, har utskottet i likhet med några motionärer funnit sig böra framhålla, att någon skilnad dervidlag ej borde förekomma mellan statens och de enskilda jernvägarne.

I fråga om beloppet af denna restitution likasom rörande sättet för densammas verkställande är det måhända för tidigt att uttala sig,

innan den blifvande utredningen kommit till stånd. Så mycket anser sig emellertid utskottet redan nu kunna antyda, att den i Danmark medgifna storlek  $\frac{2}{3}$  af fraktbeloppet, sådant detta debiteras, sedan alla fraktlindringar upphört, synes utskottet väl afvägd; och beträffande sättet för medlens utbetalning föreställer sig utskottet, att den möjligen skulle kunna genomföras antingen i form af återbetalning af frakt-kostnaden eller sålunda, att stationsinspektorerne vid de jernvägsstationer, der kalk utlemnas till rekvirenten, skulle i betalning af emottagaren erhålla en del af fraktbeloppet samt debitera återstoden å staten och derefter utbekomma denna statsandel af frakten hos de organ för dess utbetalande, som Kongl. Maj:t kunde bestämma, exempelvis Konungens befallningshafvande.

Till huru stora belopp en sålunda ordnad restitution skulle komma att uppgå kan utskottet i saknad af för utredningen nödigt material, ej uppgifva; det torde blifva Kongl. Maj:ts sak att inbegripa denna fråga i den blifvande utredningen. Utskottet vill i detta afseende endast erinra om, att det nu i Sverige medgifna restitutionsbeloppet för år 1898 uppgick endast till 7,489 kronor. I Danmark utgör det för detta ändamål beviljade anslaget 30,000 kronor för innevarande år.

Skulle en dylik af utskottet förordad åtgärd komma till stånd, torde, såsom kongl. jernvägsstyrelsen antydt, den nu af trafikmedel skeende restitutionen böra indragas.

I detta sammanhang vill utskottet tillägga, att utskottet under uttrycket kalk inbegriper alla slag af kaustik och kolsyrad kalk.

I fråga om de öfriga i detta betänkande omförmälda motioner kan utskottet visserligen ej direkt ansluta sig till något af de deri bestämdt formulerade yrkanden. Utskottet anser nemligen den rätta vägen att tillgodose de efter utskottets tanke i många afseenden befogade önskningsmålen om lindrigare frakter för kött, fläsk, potatis samt mjöl och spanmål m. m. vara att öfverlåta till Kongl. Maj:t att utreda, huru långt en dylik fraktlindring bör gå. Att emellertid särskildt åtgärder böra vidtagas för att tillgodose å ena sidan Norrlands växande behof af lifsförnödenheter och å andra sidan det sydliga Sveriges producenters önkningar att genom billigare frakter erhålla en ökad afsättning af jordbrukets produkter i eget land, synes utskottet uppenbart. Kongl. jernvägsstyrelsen har äfven i flere afseenden nu visat sig villig att gå dessa önsknningar till mötes, såsom framgår af dess ofvan åberopade utlåtande.

Om således Kongl. Maj:t låter verkställa en omfattande utredning af alla de i motionerna afsedda frågor, torde derigenom visa sig, att

det allmännas fördel i detta afseende främjas genom en mot trafikanterna tillmötesgående fraktlagstiftning.

I anslutning till hvad utskottet sålunda yttrat, tillåter sig utskottet, att i anledning af hrr Nilssons i Sorröd, Peterssons i Dänningelanda, Ericksons i Bjersby m. fl., Sjöbergs, Andersons i Tenhult, Hedins i Torp och Walters ifrågavarande motioner hemställa,

att Andra Kammaren för sin del måtte besluta, att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhåller, det täcktes Kongl. Maj:t låta verkställa utredning, om och i hvad mån nedsättning af jernvägsfrakterna å statens jernvägar för kött, fläsk, potatis, mjöl, spanmål och öfriga landtmannaprodukter må kunna ega rum, samt huruvida för kalk, som för jordbrukets eller bergsbrukets behof fraktas å såväl statens som enskilda jernvägar, fraktkostnaderna må kunna lindras dels genom nedsättning af fraktafgifterna dels genom restitution af en del af fraktkostnaderna.

Stockholm den 27 april 1899.

På utskottets vägnar:

P. WALDENSTRÖM.

---

### Reservationer

af herr *P. Waldenström*: Då jag anser, att staten bör i näringslivets intresse medgifva så låga fraktsatser som möjligt å sina jernvägar, emedan statens egen förkofran väsentligen sammanhänger med näringslivets utveckling, så har jag inom utskottet förordat en skrifvelse till Kongl. Maj:t om så stor nedsättning af frakten för i motionerna omförmälda varor, som med jernvägarnes ekonomi är förenlig. Deremot

har jag icke kunnat finna något hållbart skäl, hvarför derutöfver en restitution af statsmedel skulle beviljas för utbetald frakt för ett visst varuslag (kalk och kalksten), som för ett visst ändamål (jordbrukets och bergsbrukets behof) forslas på landets jernvägar.

af herr *J. Nordin*: Jag har endast under den förutsättning kunnat instämma i utskottets förslag, att samma fördelar, som beredas jordbrukare, hvilka behöfva kalk, äfven må tillerkännas dem, som behöfva konstgjorda gödningsämnen.

---

Herr *A. G. Olsson* i Frösvi har begärt få antecknad, att han ej deltagit i ärendets slutliga behandling i utskottet.

(*Bil. A.*)

Till Konungen.

I anledning af derom hos Eders Kongl. Maj:ts civildepartement framställd anhållan från Riksdagens Andra Kammarens andra tillfälliga utskott, till hvilket kammaren hänvisat åtta inom kammaren väckta motioner med hufvudsakligt yrkande, att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse till Eders Kongl. Maj:t anhålla, att Eders Kongl. Maj:t ville *dels* nedsätta frakterna för artiklarna kött, fläsk, potatis och landtmannaproducter äfvensom för kalk och konstgjorda gödningsämnen, *dels* till Riksdagen framkomma med förslag till ett reservationsanslag att användas för lindring i jernvägsfrakterna för kalk eller att på annat sätt göra fraktsatserna billigare för kalk, som för jord- och bergsbrukets behof transporteras på statens jernvägar, har Eders Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 10 sistlidne februari funnit godt i nåder anbefalla jernvägsstyrelsen att, hvad anginge statens jernvägar, skyndsamt till Eders Kongl. Maj:t inkomma med det yttrande, som af Riksdagens ofvannämnda utskott åsyftats, samt att jemväl anmoda vederbörande förvaltningar för de enskilda jernvägarne inom riket att, så

fort ske kunde, inkomma med yttranden uti ifrågavarande hänseende, hvilka yttranden, i den mån de till styrelsen inkomme, skulle till Eders Kongl. Maj:t insändas.

Till åtlydnad häraf får jernvägsstyrelsen i underdånighet anföra följande:

Hvad först beträffar de i ej mindre än fyra af ofvannämnda motioner väckta förslagen om beredande af nedsättning i transportkostnaderna å jernvägarne för kalk, tillåter sig jernvägsstyrelsen först i underdånighet erinra derom, att nämnda varuslag, som enligt Eders Kongl. Maj:ts nådiga taxa för transporter å statens jernvägar af den 29 november 1889 skulle fraktdebiteras efter tarifferna 3, 5 och 9 vid sändning af resp. intill 2,500 kg., minst 2,500 kg. och minst 5,000 kg. samt vid sändning af minst 8,000 kg. å hvarje vagn efter tariffen 12, på grund af Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref af den 29 maj 1896 numera fraktdebiteras efter tarifferna 3, 5, 10 och 12 i sändning af resp. intill 2,500 kg., minst 2,500 kg., minst 5,000 kg. och minst 8,000 kg., samt vid sändning af minst 10,000 kg. å hvarje vagn efter en med 20 procent under tariffen 12 utgående fraktsats, hvarjemte Eders Kongl. Maj:t funnit godt, beträffande transporter på statens jernvägar af kalk, kalksten och mergel i fulla vagnslaster om minst 8,000 kg., bestämma, att utöfver den nedsättning i afgifterna, som af den från den 1 juli 1896 gällande godsindelning blefve en följd, tills vidare försöksvis från och med den 1 juli 1896 medgäfvos den ytterligare lindring i fraktkostnaden, då godset är afsedt för jordbrukets eller bergsbrukets behof, att mottagare af dylik vagnslast må af frakten ega restitutionvis återbekomma en krona för hvarje begynnande femtiotal kilometer, som vagnen med fulla lasten tillryggalagt å statsbanorna.

På grund häraf utgår frakten för kalk för jord- och bergsbrukets behof vid transport å statens jernvägar i sändning om minst 10 ton per vagn på sätt bilagda tabell angifver för deri uppförda afstånd, dervid för jemförelses skull angifvits de fraktbelopp, som debiteras för transport af samma qvantitet kalk å motsvarande afstånd vid statsbanorna i Danmark, Preussen och Finland.

Frakterna för kalk å de danska statsbanorna äro i denna tabell angifna med något lägre belopp, än som framkomma vid beräkning efter de i motionerna n:is 91 och 171 angifna grunder, beroende detta derpå, att i motionerna frakterna äro angifna sådana de utgå vid lastning af minst 8,000 kg. per stor vagn och 5,000 kg. per liten vagn, medan vid lastning af minst 10,000 kg. per vagn eller betalning efter denna vigt per vagn lemnas 10 procent rabatt i den på grund

af resp. tariff uppkommande fraktsats; varande denna senare beräkning använd i förenämnda tabell.

Den restitution af  $\frac{2}{3}$  af jernvägsfrakterna, som enligt hvad i motionerna upplyses, tillgodokommer vederbörande förbrukare i Danmark, utbetalas genom »Hedeselskabet» af särskildt för detta ändamål af Riksdagen till vederbörande ministers disposition ställda medel, och har jernvägsförvaltningen ej något att dermed beställa.

Af bilagda jemförelse mellan de i våra grannländer utgående fraktafgifterna för kalk framgår, att dessa äro lägre i Sverige än i något af de andra länderna, och visar det sig att, pr tonkilometer räknadt, inkomsten utgör, då transporten eger rum endast å statens jernvägar: vid 100 km. 2 öre, vid 200 km. 1,5 öre, vid 300 km. 1,3 öre, vid 400 km. 1,2 öre, vid 500 km. 1,1 öre, vid 600 km. 1,08 öre, vid 700 km. 1,04 öre, vid 800 km. 1,02 öre, vid 900 km. 1 öre och vid 1,000 km. 0,9 öre. Sker transporten i samtrafik med enskild jernväg, hvilket oftast är fallet, minskas denna inkomst i följd af grunderna för transportafgifternas delning med 10 à 25 procent.

Den del af driftkostnaderna, som är att anse såsom verklig utgift för godsets framförande, och hvartill äro att hänföra slitning af banans öfverbyggnad, kostnaderna för tåg- och lokomotivtjänst samt transportmedlens underhåll och förnyelse, beräknades i det den 1 oktober 1888 af komitén för revision af statens jernvägars taxa afgifna betänkande för 1885 uppgå till 1,3 öre per nettotonkilometer, men har under de år, som sedan dess förflutit, i följd af att trafiken ökats i större proportion, än driftkostnaderna stigit, nedgått så, att densamma för år 1897 kan uppskattas till 1,1 öre per nettotonkilometer.

Ehuru jernvägsstyrelsen till fullo uppskattar de motiv, som ligga till grund för de väckta motionerna, kan styrelsen, då en nedsättning af frakten för kalk till den omfattning, som af motionärerna afses, skulle medföra en fraktinkomst, som väsentligt understege den direkta transportkostnaden, icke förorda, att frakten för kalk nedsattes med mer än 10 procent under nu utgående frakt, d. v. s. med 30 procent under tariffen 12, hvartill skulle komma den medgifna restitutionen för transporter å statsbanorna af en krona per vagn för begynnande femtiotal kilometer. Med tillämpning af en dylik fraktbestämmelse skulle visserligen vid transport å kortare sträckor för jernvägen uppkomma någon behållning, men vid transport å längre afstånd eller i samtrafik med enskild jernväg skulle fraktinkomsten knappast betäcka transportkostnaden, der den ej rent af understege densamma.

Skulle ytterligare åtgärder anses erforderliga för befrämjandet af



ökadt användande af kalk för jordbrukets behof, synes det styrelsen, som om detta borde ske på sätt eger rum i Danmark genom af särskilda medel af Riksdagen anvisas att utbetalas till befraktare af kalk å jernvägarne. I sådant fall torde emellertid böra tagas i öfvervägande, huruvida icke det belopp af en krona per vagn för begynnande femtiotal kilometer, som vagnen med fulla lasten tillryggalagt å statsbanorna, hvilket nu af trafikmedel återbetalas till vederbörande mottagare af kalksändningar, och hvars utredning och utanordnande visat sig besvärligt och tidsödande för så väl trafikanterna som jernvägsförvaltningen, kunde inbegripas i det understöd, som genom de af Riksdagen sålunda anvisade medel skulle tillgodokomma berörda trafikanter. Ifrågavarande restitutionsbelopp uppgick för 1898 till 7,489 kronor. Transporterna å statsbanorna af kalk, kalksten och cement utgjorde under 1895 80,504 ton, under 1896 105,567 ton samt under 1897 115,058 ton.

I nära sammanhang med artikeln kalk står varuslaget *konstgjorda gödningsämnen*, för hvilka ock fraktnedsättning åstundas. I fråga om detta varuslag finner sig styrelsen dock, med hänsyn till *dels* att vissa slag af gödningsämnen hafva ett relativt högt värde och väl kunna bära nu bestående fraktafgifter, *dels* att, ifall gödningsämnen skulle specificeras och olika afgifter bestämmas efter gödningsämnenas olika värde, det för jernvägspersonalen torde blifva omöjligt att kontrollera, om ett till försändning inlemnadt gödningsämne är af det ena eller andra slaget, icke kunna förorda någon ytterligare nedsättning än som genom förbemälda Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref af den 29 maj 1896 medgifvits, och enligt hvilken frakten för preparerade gödningsämnen utgår vid sändning af minst 5,000 kg. efter tariff 10, vid sändning af minst 8,000 kg. efter tariff 11 och vid lastning af minst 8,000 kg. *på hvarje vagn* efter tariff 12.

Hvad beträffar artiklarne *kött* och *fläsk*, skulle ett bifall till de i motionerna n:is 7 och 67 \*) framställda önskemålen, att frakten för styckegods måtte utgå med samma belopp pr 100 kg. som för vagnslastgods, samt att frakten för fläsk måtte nedsättas från nu i taxan upptagna tarifferna 2, 3, 4 till tarifferna 4, 5, 6 vid sändning af resp. intill 2,500 kg., minst 2,500 kg. och minst 5,000 kg., otvifvelaktigt medföra, att kraf komme att framställas på, att åtskilliga andra varuslag jemväl skulle komma i åtnjutande af motsvarande fraktlindring. Ett tillmötesgående

---

\*) Skall vara 69.

af ett dylikt kraf skulle åter *dels* stå i strid med de för fraktdebitering af gods vid transport å jernväg allmänt gällande principer, enligt hvilka frakten för gods, som befordras i större parti, städse utgår med lägre belopp än för styckegods, *dels* medföra en genomgående ändring af nu gällande godsklassifikation med deraf följande minskade inkomster, och finner styrelsen sig därför icke kunna förorda bifall till de i motionerna framställda önskemålen. Då emellertid genom Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref af den 29 maj 1896 artikeln *smör* — visserligen först vid transport minst 100 kilometer — nedflyttas till tarifferna 3, 4 och 5 vid sändning af resp. intill 2,500 kg., minst 2,500 kg. och minst 5,000 kg., anser styrelsen, att artiklarne kött och fläsk jemväl lämpligen böra fraktdebiteras efter samma tariff; dock torde någon inskränkning i afseende å den väglängd, öfver hvilken transporten eger rum, ej böra ifrågakomma.

Derest Eders Kongl. Maj:t skulle finna för godt att för artiklarne kött och fläsk medgifva fraktdebitering efter tarifferna 3, 4 och 5, torde detta medgifvande jemväl böra utsträckas till de med artiklarne kött och fläsk nära sammanhängande varuslagen blod, korf, ister och talg, hvilka samtliga artiklar nu fraktdebiteras lika med kött och fläsk.

I fråga om artikeln *potatis* skulle en sådan nedsättning, som i motionen n:o 9 föreslås, eller med 50 procent eller än lägre belopp, medföra, att berörda varuslag komme att vid försändning såsom styckegods fraktas billigare än vagnslastsändningar af varuslag, tillhörande så låg tariff som tariff 8, och vid försändning såsom vagnslastgods under vissa förhållanden väsentligt billigare än artikeln kalk. Af samma skäl som de, hvilka anförts i fråga om artiklarne kött och fläsk, anser sig styrelsen ej heller till det framställda önskemålet i fråga om frakt-nedsättning för potatis kunna förorda bifall. För att dock något underlätta transport af potatis är styrelsen emellertid benägen förorda, att vid försändning af minst 8,000 kg. frakten må, derest nämnda kvantitet lastas å en vagn, nedsättas från tariff 9 till tariff 10 eller med cirka 15 procent.

De jemkningar i fråga om frakten för artiklarna kött, fläsk och potatis, som styrelsen ofvan angifvit sig kunna förorda, torde dock endast i ofullständig grad möjliggöra de önskemål, som åtminstone i en af motionerna kommit till uttryck, nemligen att underlätta försändelser af *landtmannaprodukter* ifrån det sydliga Sverige till Norrland.

Ehuru enligt den för transporter å statens jernvägar gällande taxa afgiften pr väglängdsenhet väsentligt minskas i den mån, som afståndet ökas, har dock erfarenheten gifvit vid handen, att för transporter på mycket långt håll frakterna ställa sig högre, än hvad lämpligt är för trafikens behöriga utveckling. För att i någon mån afhjelpa detta förhållande har jernvägsstyrelsen under de senare åren medgifvit, att trafikant, som under loppet af ett år till stationer norr och vester om Ånge låter försända mjöl och spanmål till sammanlagd vikt af minst 120,000 kg., och som för hvarje sändning erlägger frakt enligt nu gällande taxa för en väglängd af minst 800 kilometer och för en vikt af minst 8,000 kg. å hvarje använd vagn, erhåller nedsättning med 25 procent af den å statsbanorna belöpande frakten, hvilken förmån kommer honom till godo på det sätt att, sedan efter årets slut uppgift å verkställda transporter jemte fraktsedlarne derå, till jernvägsstyrelsen aflemnats och behörigen kontrollerats, en fjerdedel af berörda frakt-afgifter återbetalas.

Detta medgifvande har visat sig hafva en fördelaktig inverkan på trafikens tillväxt. Emellertid har styrelsen allt mera kommit till den uppfattning, att det vore oegentligt att för transporter på dylika längre håll blott medgifva fraktlindring för spanmål i större partier och att, derest en liknande nedsättning medgäfves äfven för styckegods och annat vagnslastgods än spanmål, man deraf blott kunde hafva att vänta ett för jernvägens ekonomi fördelaktigt resultat.

Att åter medgifva berörda rabatt för alla sändningar af lifsförnödenheter å minst 800 kilometers väglängd till stationer norr och vester om Ånge skulle otvifvelaktigt från idkare af andra näringar än jordbruk och från invånarne i andra delar af landet än Norrland medföra klagomål öfver den olikformiga behandling, som derigenom skulle tillskyndas olika näringar och olika landsändar.

Då för öfrigt intet skäl förefinnes, hvarför ej, om vid transport på så långt håll som 800 kilometer nedsättning med 25 procent af fraktsatserna öfver hufvud anses kunna beredas, sådan nedsättning icke skulle komma alla varuslag till godo, oberoende af, om de hänföras till den ena eller andra tariffen, och om de befordras å den ena eller andra bandelen, har styrelsen funnit det vara med jernvägens intresse förenligt att söka bereda en sådan allmänt gällande nedsättning.

De i motionerna uttalade önskemålen anser styrelsen sålunda kunna på det sätt tillmötesgå,

att för artikeln *kalk* frakten må, då minst 10,000 kg. lastas på

en vagn, utgå med 30, i stället för såsom för närvarande med 20, procent under tariffen 12;

att för artiklarne kött och fläsk frakten må utgå, i stället för såsom för närvarande enligt tarifferna 2, 3 och 4, enligt tarifferna 3, 4 och 5 för resp. intill 2,500 kg., minst 2,500 kg. och minst 5,000 kg., i sammanhang hvarmed artiklarne blod, korf, ister och talg likaledes borde fraktdebiteras efter sistnämnda tariffer;

att för artikeln *potatis* frakten må, då minst 8,000 kg. lastas å en vagn, utgå efter tariffen 10, i stället för såsom för närvarande efter tariffen 9; samt

att för transporter å minst 800 kilometers väglängd, eller om afgift för denna väglängd erlägges, afgifterna för ilgods samt för fraktgods, hänförligt till tarifferna 1—12, må nedsättas med 25 procent.

På grund af Eders Kongl. Maj:ts nådiga befallning att jemväl anmoda förvaltningarne för de enskilda jernvägarne inom riket att, så fort ske kunde, inkomma med yttrande uti ifrågavarande hänseende, har jernvägsstyrelsen ansett lämpligt att meddela berörda förvaltningar, i hvilken mån jernvägsstyrelsen ansett, att de i motionerna framställda förslag skulle kunna tillmötesgå; och har styrelsen dervid anmodat sagda förvaltningar meddela, huruvida de äro villiga medgifva, att de af styrelsen föreslagna nedsättningarne tillämpas i samtrafik.

TH. NORDSTRÖM.

M. HAHR.

SVEN GYLLENSVÄRD.

VIKTOR KLEMMING.

HARALD LEMKE.

*John Lundberg.*

Stockholm den 20 mars 1899.

Den i jernvägsstyrelsens ofvanstående skrivelse åberopade jämförande tabellen har följande lydelse:

Fraktafgift för transport af en vagnslast kalk à 10 ton:

Väglängd i km.	Sverige.	Danmark.		Finland.	Tyskland.
	Kalk.	Kalk.	Kalkjord.	Kalk.	Kalk.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
50	13	18,00	13,50	18,70	19,60
100	20	27,90	20,70	27,40	25,80
150	27	36,00	27,00	33,80	32,00
200	31	42,30	32,40	41,00	38,30
250	36	47,70	36,90	47,50	44,50
300	40	53,10	41,40	54,70	50,70
350	44	59,40	45,90	61,20	56,90
400	48	64,80	50,40	68,40	63,10
450	53	70,20	54,90	74,90	69,30
500	56	75,60	59,40	81,40	75,60
600	65	87,30	68,40	95,00	88,00
700	73	98,10	77,40	108,70	100,50
800	82	109,80	86,40	122,40	112,90
900	90	120,60	95,40	136,10	126,50
1,000	98	132,30	104,40	149,80	137,80

Genom kongl. utrikesdepartementet har utskottet på begäran från Danmark mottagit följande upplysningar rörande de i nämnda land gällande frakttaxor för i motionerna omnämnda artiklar:

*(Bil. B.)*

## Till Riksdagens Andra Kammares tillfälliga utskott n:o 2.

Sedan I genom skrifvelse den 13 sistlidne mars anhållit om kongl. jernvägsstyrelsens utlåtande i anledning af herr O. Walters till förberedande behandling af eder hänvisade motion med hemställan, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes vidtaga den ändring i gällande frakter för statens jernvägar, att frakten för mjöl och spanmål, som försändes till stationer norr och vester om Bräcke och öfver en väglängd af minst 400 kilometer samt till vigt af minst 5,000 kilogram i använd vagn, måtte nedsättas med 25 procent af den å statsbanorna belöpande frakten, får kongl. styrelsen äran meddela, att, då ett bifall till motionärens hemställan skulle medföra,

*dels* att den i enlighet med hans förslag nedsatta frakten för 400 kilometer jemväl måste utgå för de jemförelsevis korta afstånd, som sigga mellan 400 kilometer och det afstånd, 240 kilometer, der den tålunda nedsatta frakten sammanfaller med frakten enligt den ordinarie taxan,

*dels* att yrkande på liknande nedsättning äfven för åtskilliga andra varuslag otvifvelaktigt skulle komma att framställas, styrelsen icke anser sig kunna medverka till förverkligandet af det af motionären framställda önskemålet i vidare mån än som meddelats i dess till Kongl. Maj:t afgifna underdåniga yttrande i anledning af öfriga vid innevarande års riksdag väckta motioner om nedsättning i jernvägsfrakterna.

Stockholm den 13 april 1899.

TH. NORDSTRÖM.

M. HAHR.

*John Lundberg.*

(Bil. C.)

### Till Konungen.

Sedan jernvägsstyrelsen i enlighet med föreskriften i Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref af den 10 sistlidne februari anmodat de i den inrikes samtrafiken deltagande förvaltningarne af enskilda jernvägar att afgifva yttrande i anledning af de vid innevarande års riksdag väckta motioner i fråga om nedsättning i jernvägsfrakterna för artiklarna kött, fläsk, potatis och landtmannaprodukter äfvensom för kalk och konstgjorda gödningsämnen, får jernvägsstyrelsen efter det numera svar ingått från ett flertal förvaltningar, jemte öfverlemnande af de ingångna svaren, i underdånighet meddela,

att de af jernvägsstyrelsen i dess underdåniga yttrande af den 20 sistlidne mars förordade nedsättningar i jernvägsfrakterna för berörda varuslag biträdts af förvaltningarna för Bergslagerne, Borås, Dalslands, Filipstads norra Bergslags, Frövi—Ludvika, Gefle—Dala, Göteborg—Borås, Helsingborg—Hessleholms, Hessleholm—Markaryds, Hvetlanda—Säfsjö, Karlskrona—Vexjö, Kinnekulle—Lidköpings, Kristianstad—Hessleholms, Kristianstad—Immels, Kristianstad—Åhus, Klippan—Eslöfs, Landskrona—Kjeflinge, Lund—Kjeflinge, Lund—Trelleborgs, Malmö—Simbrishamns, Nordmark—Klarelfvens, Nässjö—Oskarshamns, Siljans, Skåne—Smålands, Stockholm—Saltsjöns, Säbyholms, Södra Dalarnes, Uddevalla—Venersborg—Herrljunga, Varberg—Borås, Vimmerby—Hultsfreds och Östra Skånes jernvägar;

att de föreslagna nedsättningarna deremot antingen alldeles icke eller blott delvis biträdts:

af styrelsen för Hjo—Stenstorps jernvägsaktiebolag, som ansett sig icke böra biträda den gjorda framställningen, enär i synnerhet en del af de nämnda godsslagen redan förut lemnade en obetydlig nettoinkomst;

af direktionen för Kalmar nya jernvägsaktiebolag, som meddelar, att densamma anslutit sig till jernvägsstyrelsens förslag om fraktnedsättning för samtliga ifrågavarande varuslag med undantag för kalk, för hvilken artikel den föreslagna nedsättningen till 30 procent under tariff 12 skulle medföra en så ringa fraktinkomst, att den direkta transportkostnaden knappast dermed vore betäckt, hvartill komme att ortens behof af kalk torde, utan synnerligen långa transportvägar, tillgodoses från det närbelägna Öland, med anledning hvaraf direktionen ansåge sig icke kunna lemna större nedsättning än den redan nu beviljade af 20 procent;

af styrelsen för Mariestad—Kinnekulle jernvägsaktiebolag, som anför, att, då jernvägsfrakterna för ifrågavarande artiklar nu äro jemförelsevis låga och då i synnerhet transporterandet af kalk, hvilken artikels forslande rörde bolaget nära, med de höga utgifter i förhållande till inkomsterna bolaget hade, för detta redan vore hardt när om ej rent af förlustbringande, bolaget icke vore villigt medgifva, att de af styrelsen föreslagna fraktnedsättningarna finge tillämpas i samtrafik;

af styrelsen för Mariestad—Moholms jernvägsaktiebolag, som förklarar sig anse den nuvarande taxan för de ifrågavarande varuslagen så låg, att styrelsen icke kunde biträda jernvägsstyrelsens förslag; samt

af styrelsen för Norra Södermanlands jernvägsaktiebolag, som förklarar, att beträffande frakten för kalk styrelsen för sin del icke kunde ansluta sig till förslag om nedsättning med mer än 20 procent under tariff 12, då fraktafgifterna redan nu vore så låga, att med en större nedsättning jernvägen icke skulle erhålla någon vinst å dessa frakter, samt att beträffande öfriga föremål kött, fläsk, potatis och landtmannaprodukter äfvensom konstgjorda gödningsämnen, styrelsen vore villig biträda jernvägsstyrelsens förslag, likväl med undantag för den ifrågasatta nedsättningen med 25 procent vid transport å minst 800 kilometers väglängd eller, om afgift för denna väglängd erlägges, å afgifterna för ilgods samt för fraktgods, hänförligt till tarifferna 1—12, då denna ytterligare rabatt å frakten på bolagets korta jernvägslinie skulle alltför mycket minska de redan förut nedsatta fraktinkomsterna.

Stockholm den 19 april 1899.

Underdånigst:

TH. NORDSTRÖM.

M. HAHR.

*John Lundberg.*



(Bil. D.)

Afskrift.

Generaldirektoratet  
for  
Statsbanedriften.

Kjöbenhavn V, den 16 Marts 1899.

I Skrivelse af 25 f. M.; E 446, har Ministeriet forlangt Generaldirektoratets Ytringer angaaende en fra den herværende svensk-norske Gesandt til Udenrigsministeriet rettet Forespørgsel om Beskaffenheden og Virkningen af de i Danmark gældende Lovbestemmelser vedrørende Fragten af Flæsk, Köd, Kalk, Kalkmergel, Kalksten, Kartofler og kunstige Gödningsmidler samt Landprodukter saasom Korn, Smör og Ost og endelig fersk Sild.

I den Anledning tillader man sig at udtale følgende:

Loven af 24 April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. angiver kun det Grundlag, paa hvilket Taksterne skulle fastsættes, hvorimod selve Taksterne udfærdiges af Ministeriet, jfr Lovens § 59. Grundlaget for Godstaksterne indeholdes i Lovens § 61. Vedrørende Fragten for de ovenfor specificerede Varer maa der derfor tillige tages Hensyn til de af Ministeriet i Henhold til Loven fastsatte reglementariske Bestemmelser og Takster for Befordring af Gods, Köretöjer og Lig over de danske Statsbaner med tilhørende Færgeforbindelser, gyldige fra den 1 januar 1897.

Af dette Godsreglement, af hvilket man vedlægger et rettet Eksemplar med tilhørende Tillæg, vil det fremgaa, *hvorledes Fragten beregnes for de enkelte Varer*. De udregnede Takster for de 6 Godsklasser findes i Bilag G. De 3 Stykgodsklasser (Klasse 1—3) ere ens for alle Varer (jfr dog §§ 23—30 om særlige Bestemmelser for visse Transportgenstande); Klasse 1 er Ilstykgodstaksten, Klasse 2 den almindelige Fragtstykgodstakst, Klasse 3 den nedsatte Fragtstykgodstakst for Partier paa mindst 250 kg. eller Partier, for hvilke der betales mindst for denne Vægt.

Ved Forsendelse af Vognladninger beregnes Fragten for Köd og Flæsk, Smör, Ost og fersk Sild efter Klasse 4, for Kalk, Kartofler og

Korn efter Klasse 5 og for Kalkmergel, Kalksten samt kunstige Gödningsmidler efter Klasse 6 (jfr. Tillæg IV).

For Köd, Flæsk, Smör og fersk Sild maa derhos bemærkes, at fersk og letsaltet Köd og Flæsk samt Smör og fersk Sild i § 28 ere henførte til de saakaldte letfordærlige Varer, der befordres med fremskyndet Hastighed efter de i Paragraffen givne Bestemmelser.

Hvad *Virkningen* af Fragtbestemmelserne for de paagældende Varer angaar, tænkes der formentlig nærmest paa, hvilken *Virkning* de fra 1 Januar 1897 indførte Fragtnedsættelser har haft med Hensyn til Mængden af det forsendte Gods.

I denne Henseende meddeles, at for *Köd, Flæsk og fersk Sild* samt for *Kalk, Kartoffler og Korn* har der ikke fundet nogen Nedsættelse Sted, idet Köd, Flæsk og fersk Sild efter det tidligere Godsreglement af 1 Juni 1890 tariferedes efter den daværende Klasse 5, hvis Takster paa det nærmeste faldt sammen med Taksterne i den nuværende Klasse 4, og Kalk, Kartoffler og Korn tariferedes efter den daværende Klasse 6, hvis Takster paa det nærmeste faldt sammen med den nuværende Klasse 5.

Det er saaledes kun for *Smör, Ost, Kalkmergel, Kalksten* og kunstige *Gödningsmidler*, at Fragten er bleven nedsat. Fragtnedsættelsen for kunstige Gödningsmidler indtraadte imidlertid ikke ved Reglementets Indførelse, men ved Tillæg IV til samme, og da dette Tillæg først traadte i Kraft den 1 Juli 1898, savner man endnu Materiale til at bedømme *Virkningen* af Fragtnedsættelsen.

For Smör og Ost var Nedsættelsen c. 25 % for Vognladninger, idet disse Varer, der henhøre under den nuværende Klasse 4, tariferedes efter den tidligere Klasse 4, der var c. 25 % højere. For Stykgodssendinger af de samme to Varesorter er der ligeledes indtraadt en Fragtnedsættelse, idet den nedsatte Stykgodstakst (Klasse 3) ikke tidligere fandt Anvendelse paa dem.

Angaaende Mængden af det med de danske Statsbaner i de sidste 3 Driftsaar forsendte Smör meddeles følgende Oplysning.

1895/96	blev der forsendt	56,000,000	kg.
1896/97	” ” ”	58,500,000	”
1897/98	” ” ”	60,750,000	”

Da Driftsaaret gaar fra 1 April til 31 Marts, traadte altsaa det nye Godsreglement i Kraft i Slutningen af Driftsaaret 1896/97. •

For Ost fører man ikke nogen særlig Statistik, da Forsendelsesmængden kun er ringe, c. 5,000 Tons om Aaret.

For Kalksten og Kalkmergel i Vognladninger var Nedsættelsen 20 à 25 %, idet disse Varer tariferedes efter den tidligere Klasse 7, der var 20 à 25 % højere end den nuværende Takst 6. Man förer ingen *særlig* Statistik over de nævnte Positioner, der i Driftsberetningerne gaa ind under *Jord-* og *Stenarter* i al Almindelighed. Da Fragtnedsættelsen imidlertid var den samme for alle disse Varer, anføres nedenfor Mængden af forsendte *Jord-* og *Stenarter* i de 3 sidste Driftsaar.

1895/96	65,250,000	kg.
1896/97	75,000,000	„
1897/98	126,000,000	„

Den stærke Forøgelse af Befordringsmængden i 1897/98 skyldes imidlertid for en væsentlig Del de meget store *Sten-* og *Grustransporter*, som ere tilførte *Kjöbenhavn* fra *Hedehusene* i Anledning af Bygningen af den nye *Godsbanegaard* i *Kjöbenhavn*.

Det med *Udenrigsministeriets* Skrivelse fulgte *Bilag* tilbagesendes hoslagt.

P. G. V.

RIMESTAD.

*Andersen.*

---

(Bil. E.)

Afskrift.

TELEGRAM.

Cabinet

Stockholm.

Köpenhamn den 14 april 1899.

På årets finanslag paragraf 18 nummer 18 är beviljadt 30,000 kronor tillskott till lättnad af mergeltransport på jernbana.

*Beck-Friis.*

---

*(Bil. F.)*

Afskrift af ett enskildt bref från H. E. Conseils-President  
Hörring till Kongl. Maj:ts minister i Köpenhamn, daterad den  
17 April 1899.

Deres Excellence spurgte mig i Torsdags om forholdet med hensyn till refusion af jernbanefragt for mergel og kalk. Igår faldt det mig ind, at dette forhold hørte under Landbrugsministeriet, og jeg skal derfor, som fungerende Landbrugsminister, hermed sende Dem følgende oplysninger:

Tidligere gav Statsbanerne i Jylland en betydelig moderation for transport af mergel og kalk, der var bestemt til opdyrkning af hede-  
lodder. Dette måtte bortfalde, da loven om Statsbanernes taxter af 24 April 1896 trådte i kraft, idet Statsbanerne derefter måtte forlange ens fragt af alle. For imidlertid at hjælpe opdyrkerne af hedelodder søgte Landbrugsministeriet på Finantsloven 1897—1898 en bevilling af 20,000 kroner for dermed at kunne yde opdyrkerne refusion af en del af den forhøiede fragt, som de måtte betale Statsbanerne. Jeg henviser herom til vedlagte aftryk af Landbrugsministeriets skrivelse til Finantsudvalget af 17 Decbr. 1896. Når bevillingen søgtes på kontoen for »Skovplantningens fremme i Jylland», er dette misvisende; den har i og for sig intet med skovplantning at gjøre, men på denne konto står opført Statskassens tilskud til: »Det Danske Hedeselskab» (se Statshåndbogen S. 816), og det var meningen, at Hedeselskabet skulde administrere bevillingen. Denne er nu forhøiet til 30,000 kroner og findes opført som selvstændig bevilling på Finantslovens § 18 II A. N. 18. »Tilskud til lettelse af mergeltransport på jernbane.»

Hedeselskabet administrerer fremdeles bevillingen på Landbrugsministeriets vegne, og dette sker i henhold til regler, der ere approberede af Ministeriet. Disse regler indeholdes i det i afskrift vedlagte »Forslag» fra Hedeselskabets bestyrelse, idet forslaget blev approberet uforandret under 12 Juli 1897.

Jeg håber hermed at have givet Dem de af Dem ønskede oplysninger.

(Undert.) *Hugo Hörring.*

Till denna skrivelse voro fogade följande två bilagor:

**Forslag till Ordning af Statskassens Hjælp til Mergeltransport.**

1.

Adgang til at faa Del i det paa Finansloven bevilgede Tilskud til Hjælp ved Transport af Mergel paa Jernbaner staar aaben for Beboere af mergelfattige Egne i Jylland paa Betingelse af, at Mergelen (eller Kalken) anvendes som Kulturmiddel paa Ager, Eng eller Mose. — Ved Kalk forstaas alene raa Mergel indeholdende mindst 80 % kul-surt Kalk.

2.

De Interessentskaber eller enkelte Beboere, som ønske Mergel transporteret med Tilskud fra Statskassen, skulle indsende Begjæring derom til det danske Hedeselskab senest den 1:ste Januar og skulle Andragenderne indeholde Oplysning om:

- a) Andragerens Navn, Stilling, Bopæl og Adresse. (For Interessentskaber andrager disses Formænd.)
- b) Mergelleverandörens Navn og Bopæl.
- c) Kvantum af Mergel (hele Vognladninger à Antal  $\emptyset$ ), som agtes kjøbt.
- d) Afsendelses- og Modtagelsesstation.
- e) Fragtens fulde Beløb, attesteret af en Stationsforstander.
- f) Leveringstid (omtrentlig),
- g) samt Erklæring om, at Mergelen kun skal anvendes som Kulturmiddel for Jordbrug.

Saafrømt Hedeselskabet i Henhold til § 1 eller af anden Aarsag mener, at Andrageren ikke vil kunne faa Statshjælp, underrettes han strax derom, og Sagen henstilles til Ministeriets Afgjørelse, forsaavidt Aarsagen icke er, at Andragendet er fremkommen for sent.

## 3.

Statstilskudet bliver at fordele saaledes:

- a) Mergelinteressentskaber, som have erhvervet private Lossepladser ved Stationerne og truffet Overenskomst med Jernbanerne om samlet Transport af Mergel, erholde  $\frac{4}{5}$  Dele af Fragten godtgjort af Statskassen, dog saaledes, at Minimum af den Anpart af Fragten, som Modtagerne selv maa udrede, fastsættes til 3 Kroner pr. Vognladning almindelig Mergel à 20,000  $\text{Ø}$ .
- b) Andre Forbrugere af almindelig Mergel erholde  $\frac{2}{3}$  Dele af Fragten godtgjort af Statskassen, idet Minimum af egen Anpart ogsaa her er 3 Kroner pr. Vognladning à 20,000  $\text{Ø}$ .
- c) Forbrugere af Kalk erholde  $\frac{2}{3}$  Dele af Fragten godtgjort af Statskassen, dog saaledes, at Minimum af egen Anpart bliver 6 Kroner pr. Vognladning à 20,000  $\text{Ø}$ .

## 4.

Det til Raadighed for Lettelse af Mergeltransport disponible Statstilskud udbetales til Hedeselskabet, efterhaanden som der er Brug for det, og Regnskab over Anvendelsen indgives til Ministeriet senest 1ste Maj for det forudgaaende Finansaar. — Udgiftsbilag til Regnskabet ere dels de fra Jernbanerne afgivne Regninger over de samlede Transporter for Mergelinteressentskaberne, dels de originale Fragtbreve for alle andre Transporter. — Disse betales midlertidig af Modtagerne med det fulde Fragtbeløb, hvorefter Fragtbrevet med tydelig Paaskrift om dettes Størrelse og Kvittering for de  $\frac{2}{3}$  Dele af Fragten, som Statskassen udreder, indsendes til Hedeselskabet, som derefter udbetaler Tilskudet.

Saasnart samtlige Tilskud ere udbetalte, indsender Hedeselskabet til Ministeriet Meddelelse om Størrelsen af de anvendte Beløb, samt den kontante Kassebeholdning.

## 5.

Hedeselskabet indsender hvert Aar senest den 1ste August til Ministeriet Forslag om, hvor stort et Beløb der midlertidig bør opføres paa Finansloven for det kommende Finansaar til Lettelse af Mergeltransport. — Senest den 15de Januar tilstiller Hedeselskabet dernæst

Ministeriet, paa Basis af de indgaaede endelige Andragender, Meddelelse om, hvor stort et Beløb der vil medgaa, og i Henhold hertil Forslag om Forhøjelse eller Nedsættelse af det midlertidigt opførte Tilskud.

6.

Hedeselskabet faar af det til Mergeltransport bevilgede Tilskud dækket til Porto, Kontorrekvisitter etc., og sættes Vederlaget herfor midlertidigt till 200 Kroner aarligt.

I Hedeselskabets Bestyrelse.

MOURIER PETERSEN.

MORVILLE.

LUDVIG SCHRÖDER.

---

II. A. 9. Til Skovplantningens Fremme i Jylland. Skrivelse fra Landbrugsministeren:

Landbrugsministeriet. Kjøbenhavn, den 17de December 1896.

I Henhold til en mellem Generaldirektoratet for Statsbanedriften og Bestyrelsen for det danske Hedeselskab under 4de April 1889 oprettet Kontrakt har der paa Statsbanestrækningen Silkeborg—Skern fundet billig Transport Sted af Mergel fra et Mergelleje ved Sejlgaard til Lossepladser, anlagte af lokale Interessentskaber ved forskellige Stationer paa bemeldte Banestrækning.

Denne Kontrakt er imidlertid nu i Medfør af Bestemmelsen i § 59, 4de Stk., i Lov af 24de April d. A. om Statsbanernes Takster m. v. bleven opsagt af Statsbanerne fra Udgangen af Febrnar Maaned n. A. at regne, fra hvilket Tidspunkt Mergeltransporten vil komme til at foregaa efter de almindelige for Statsbanerne gældene Tarifbestemmelser, hvilket vil medføre, at Transportudgifterne blive henimod

6 Gange saa høje som hidtil, saaledes at Mergelens Pris paa Lossepladserne vil blive fordoblet og komme til at andrage over 1 Kr. pr. Kubikalen.

Følgen heraf vil, efter hvad Bestyrelsen for det danske Hedeselskab i en til Ministeriet indkommen Skrivelse har udtalt, blive, at den hidtilværende Mergeltransport paa Statsbanerne ganske maa ophøre, idet Beboerne i de paagældende fattige Egne ikke ville være i Stand til at benytte en saa kostbar Mergel, og Bestyrelsen har derfor anholdt om, at der gennem Tilskud af Statskassen maa ydes Sagen Støtte, navnlig saaledes at der refunderes Statsbanerne den Del af Fragten, som overstiger, hvad det er muligt for Beboerne selv at udrede. I saa Henseende har Hedeselskabet foreslaaet, at Tilskuddet sættes til  $\frac{2}{3}$  af det fulde Fragtbeløb.

Fra en Del Beboere i Skagens Landsogn og Raabjerg Sogn, der ad Skagensbanen transportere Mergel fra Frederikshavn til Hulsig Holdeplads, har Ministeriet derhos modtaget et Andragende om Understøttelse af Statskassen til Bestridelse af Udgifterne ved Transporten af Mergelen. Hedeselskabet, hvis Erklæring man har indhentet over Andragendet, har foreslaaet ogsaa her at yde Tilskud af  $\frac{2}{3}$  af Fragten. Det kan derhos anses for ikke usandsynligt, at der ogsaa fra Beboerne af andre Egne i Jylland kan fremkomme lignende Andragender.

Da Ministeriet maa erkende Betydningen af, at Adgangen til at komme i Besiddelse af Mergel paa rimelige Vilkaar lettes Beboerne saa meget som muligt, maa man anse det for ønskeligt, at der ved Tilskud fra Statskassen ydes Beboerne, ikke blot i de ovenfor særlig nævnte Egne, men ogsaa andetsteds, hvor Trang hertil maatte vise sig, nogen Fragtnedsættelse i Transporten af Mergel paa Jærnbane efter ensartede Regler i det af Hedeselskabet foreslaaede Omfang. Det formenes, at det vil være hensigtsmæssigst, at det af Statskassen i det anførte Øjemed ydede Tilskud stilles til Raadighed for det danske Hedeselskab, der har tilsagt Ministeriet sin Bistand ved Ordningen af denne Sag.

Størrelsen af den Sum, der vil medgaa, kan ikke nu med Bestemthed fastslaaes; men naar henses til, at der for at imødekomme de tvende forommeldte Andragender i det af Hedeselskabet foreslaaede Omfang efter de foreliggende Oplysninger maa paaregnes at ville kunne medgaa en Sum af henimod 13,000 Kr., skal man foreslaa, at der i det her omhandlede Øjemed stilles et Beløb af i alt 20,000 Kr. til Ministeriets Raadighed.



I Henhold hertil tillader jeg mig at anmode det ærede Udvalg om till 2den Behandling i Folketinget af Finanslovsforslaget for 1897—98 paa mine Vegne at ville stille følgende Ændringsforslag:

Til § 18 II. A. 9. Til Skovplantningens Fremme i Jylland som nyt Litr.:  
Tilskud til Lettelse af Mergeltransport paa Jærnbane . . 20,000 Kr.

SEHESTED.

*P. D. Swane.*

Til Folketingets Finansudvalg.

---