

N:o 12.

Ank. till Riksd. kansli den 5 maj 1899, kl. 3 e. m.

Första Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 10, i fråga om nedsättning i jernvägsfrakter för kalk till bergs- och jordbrukets behof och för landtmannaprodukter.

Till utskottets handläggning har hänvisats en inom Första Kammar-
ren väckt motion, n:o 13, i hvilken grefve *K. A. Posse*, med hvilken tjuguno af kammarens ledamöter instämt, föreslår, att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t tacktes vidtagna utredning, om och i hvad mån nedsättning uti jernvägsfrakterna för kalk till bergs- och jordbrukets behof kan ega rum, eller, om så ej kan ske eller anses lämpligt, framkomma med förslag om att på annat sätt göra fraktkostnaderna afsevärdt billigare för kalk, som för nämnda ändamål transporteras å statens jernvägar;

och sedan i anledning af följande inom Andra Kammar-
aren väckta motioner, nemligen n:o 7, 8 och 9 af herr *J. Sjöberg*, n:o 20 af herr *J. Anderson* i Tenhult, n:o 67 af herr *J. Nilsson* i Sorröd, n:o 69 af herr *Hedin* i Torp, n:o 91 af herr *C. Petersson* i Dänningelanda med flere, n:o 171 af herr *Oscar Erickson* i Bjersby med flere och n:o 231 af herr *O. Walter* Andra Kammarens andra tillfälliga utskott i utlåtande n:o 2 (i samlingen n:o 20) hemställt,

Bih. till Riksd. Prot. 1899. 8 Saml. 2 Afd. 1 Band. 11 Häft. (N:o 12.) 1

att Andra Kammaren för sin del måtte besluta, att Riksdagen skulle i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, 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 kunde ega rum, samt huruvida för kalk, som för jordbrukets eller bergsbrukets behof fraktades å såväl statens som enskilda jernvägar, fraktkostnaderna kunde lindras dels genom nedsättning af fraktavgifterna, dels genom restitution af en del af fraktkostnaderna;

samt Andra Kammaren bifallit berörda hemställan,

hvar efter, jemlikt 63 § 3 mom. riksdagsordningen, beslutet delgifvits Första Kammaren;

har jemväl detta ärende hänvisats till Första Kammarens första tillfälliga utskott.

Vid 1895 års riksdag förelågo två i Andra Kammaren väckta motioner, afseende den ena nedsättning med 60 procent af frakten för potatis å statens jernvägar och den andra nedsättning af statsbanefrakter å landtmannaprodukter och artiklar, som för jordbruket användas. Andra Kammarens andra tillfälliga utskott hemställde (i utlåtande n:o 26), att den förra motionen icke måtte föranleda till någon åtgärd och i anledning af den senare om skrifvelse till Kongl. Maj:t om en verksam nedsättning i fallande skala af statsbanefrakter å landtmannaprodukter samt artiklar, som för jordbruket användas. Andra Kammaren, som biföll utskottets hemställan i förra delen, afslog åter utskottets framställning i senare delen likasom motionen.

I den inom Första Kammaren väckta motion yttras:

»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 såväl 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 tillfredsställdt.

Landets kalkfattigaste län äro Blekinge, Kalmar, Kronobergs, Jönköpings, Elfsborgs, Vermlands och Vesternorrlands. Af synnerlig vikt är, att allt göres, som kan göras, 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 fruktbargörande 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, jag härmed dristar mig till svenska folkets till riksdag samlade representanter vördsamt framkomma med denna motion. Mina skäl härför skall jag 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 mig 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 jag dervid utväljer Kronobergs län, må anses lätt förklarligt.

Jag häntydde här ofvan, att kalk är af en ofantlig betydelse för en jordmans bördighet, ja, jag vill tillägga: den är en nödvändighet. Att styrka dessa påståenden skulle ju vara mer än lätt, men antager jag det ej påfordras, då väl näppeligen någon vill eller kan bestrida dem. Må det dock af de mångfaldiga sådana, som kunna framhållas, tillåtas mig 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, beryktad 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 inbegripna, och hade likaledes 20 personer, deraf de flesta barn, der sin knappa utkomst. Under tiden har ett annat förhållande inträdt. Årligen hafva flera 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 fäkeatur, 18 hästar, 60 får, 30 svin förutom en hel mängd fjäderfän, och uppgår antalet menniskor, 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 derför. Att söka nedbringa dessa, särskildt genom billigare jernvägsfrakter, då dessa visat sig alltför tryckande, har derför varit och är en allmän samt upprepade gånger medelst petitioner från hushållningssällskap, landtmannaföreningar och enskilda personer till Kongl. Maj:t och kongl. jernvägsstyrelsen uttalad önskan, som först på senare tider, men i allt för ringa grad, blifvit beaktad, hvilket torde framgå af följande:

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

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

Sedan sistnämnda 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 vissa enskilda jernvägar derutöfver tilläggsafgifter.

Till Vislanda station, hvilken jag anför, 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 bi-banorna, och gör detta i medeltal en fraktökning af något öfver 7 kronor per vagn, om denna befraktas till station å dessa till statens jernväg tillstötande banor, som ligger närmast midten på dem under deras sträckning genom länet (Vexjö—Alfvesta och Karlskrona—Vexjö jernvägar betraktade såsom en jernväg). Dessa fraktsatser äro ju visserligen drägligare än de förut rådande, som voro från de sagda stationerna i Vestergötland till Vislanda respektive 59 och 55 kronor samt i proportion derefter till bi-banorna, 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 såväl af den mindre som af den större jordbrukaren så efterträdade jordförbättringsmedel, skall kunna användas för länets jordbruk i mån, som önskligt och behöfligt vore.

Huru stort är då detta behof?

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

Att en så allmän, om än obetydlig, kalktillförsel skall ega rum som den nyss sagda, kan ej ens den mest förhoppningsfulle antaga, men tillförseln af hvarje tonn kalk, som möjliggöres till bygder, sådana som de nu afhandlade, bringar nytta och välsignelse ej blott till dem, utan äfven till landet i sin helhet, så visst som sant det är, att en organism befinner sig bättre, ju bättre dess delar fungera och ingen af dem tvinat eller håller på att tvina bort. Den kalkmängd, som, efter hvad jag kunnat utröna, tillförts länet de sista åren, utgjorde (om man undantager hvad som kommit till Elmhults station, dit all anländ kalk på 7 å 8 vagnslaster när användts till industriella behof) år 1895 — 2,587 tonn, år 1896 — 2,989,7 tonn och år 1897 — 3,446,5 tonn, hvilket utvisar en tillökning år 1896, under hvars sista halfår fraktlindring inträdt, af 16 pro-

cent och år 1897 af 33 procent *). Detta är visserligen en aktningvärd procentförhöjning, men dock obetydlig, då man beaktar hela det stora behovet af kalk. Dessutom utgör det ett bevis för, att om frakterna för kalk blifva billigare, desto större blir användningen af varan.

Kunna då kalkfrakterna sänkas?

Ja, helt visst, åtminstone efter mitt och tusendens 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 nyssnämnda jordbrukare, skola öfverlemnas till det utskott, till hvars handläggning denna motion kan blifva remitterad).

Det har visserligen uppgifvits, att statens sjelfkostnader för kalktransporterna kalkylerats utgöra 1,3 öre per *tonnkilometer*. **) Äfven om så är — hvilket ej torde vara för lågt, utan snarare för högt beräknadt, enär medeltransportlängden 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 förstnämnda 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 sakkänedom 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 förhållandena 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 sistförflutne höst sedda redogörelse för »Persontariffkomiténs» betänkande, der det heter: »Beträffande det ekonomiska resultatet af den sålunda föreslagna

*) 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 dertförut.

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

nedsättningen meddelar komitén, att, derest den nya taxan egt tillämpning på den trafik, som existerade under år 1896, deraf skulle hafva föranledts en inkomstminskning af omkring 2,100,000 kronor. För att åter någon minskad bruttoinkomst icke skulle hafva uppstått, hade fordrats ett ökad antal resande, motsvarande 27 procent af det verkliga. Med stöd af förhållanden, särskildt i Finland, *anser sig komitén hafva fog för antagandet, att icke blott denna ökning skulle hafva uppstått, utan äfven att de af en blifvande ökad trafik härflytande inkomster framgent skola visa sig tillfredsställande.* *)

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

Men jernvägarne hafva äfven ett annat mål än sitt eget ekonomiska, och det är främjande 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 mig 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 materiel — — —. 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 såvida 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 $\frac{4}{5}$ och $\frac{2}{3}$ af fraktseloppet till reqverenterna.»

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

*) Kursiveringen af motionären.

**) Se Svenska mosskulturforeningens 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 per 10,000 kg. och en glidande skala, varierande per 60 km:s 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.	Per kilometer öre.	För väglängd om 60 km. kronor.	Kontant kronor.	Tillsammans kronor.
Första 60 km.....	30	18	} 5	23
Nästa 60 km.....	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.	Per kilometer öre.	För väglängd om 60 km. kronor.	Kontant kronor.	Tillsammans kronor.
Första 60 km.....	20	12	} 5	17
Nästa 60 km.....	15	9		26
» 60 »	12,5	7,50		34
» 60 »	} 10	} 6		} 40
och följande afstånd				

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

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

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

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

Dessa siffror tala ett oförtydligt språk. De här i landet år 1896 beviljade fraktlindringarne uppgå visserligen vid frakter på väglängder om 500 km. eller större till vid pass 33 procent eller något deröfver, men dylika långa frakter torde ej förekomma, åtminstone ytterst sällan, hvarom den påvisade medeltransportlängden 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 fästade vid desamma.

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

Skulle, emot förmodan, så ej låta sig göra eller af ett eller annat skäl ej anses lämpligt, vore önskligt, om andra åtgärder, exempelvis sådana, som vidtagits i Danmark, kunde åstadkommas här i landet, så att den stora kostnaden för transport af kalk, som på många orter lägger så godt som hinder för användningen af detta så betydelsefulla jordförbättringsmedel, måtte nedbringas.»

Jemte det utskottet beträffande de inom Andra Kammarerna väckta motionerna tillåter sig hänvisa till motionerna och kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 2 (i samlingen n:o 20), får utskottet af nämnda utlåtande upptaga följande:

»Utskottet har, för att kunna bilda sig ett omdöme om dessa motioner, vänt 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 till handa den 13 april.
2. Samma styrelsens 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 jernvägarnes 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 till handa 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 Hørring 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 spannmål 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 betänkande anförda skrifvelsen, att sådan återbetalning under vissa vilkor eger rum i Danmark med $\frac{4}{5}$ å $\frac{2}{3}$ 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 flera 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 vigt densamma tillmätas i landets olika delar, visar sig redan deraf, att vid denna riksdag ett stort antal ledamöter af begge kamrarna derom motionerat.

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

Det torde också vara af alla erkänt, 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 korporationer 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 i synnerhet 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. Håri är således ej medräknad all den kalk, som behöfves för det viktiga syftemålet att genom odling af mossar öka åkerjorden i landet. Antager man nu, att motionärerna beräknat hvarje vagnslast till 10 tonn, skulle således endast för ett rationelt bruk af åkerjorden årligen erfordras 600,000 tonn kalk, under det sammanlagda vigten af all den kalk, kalksten och cement, som under år 1897 fraktades å statsbanorna, uppgick allenast till 115,058 tonn.

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 lærer 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 bereddtes 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 gält 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 syftemålen påräkna tillmötesgående. Dertill kommer, att, såsom flere af motionärerna framhållit, de utgifter, som statsverket möjligen skulle komma att vidkännas i nu ifrågasvarande hänseende, äfven ur andra synpunkter torde kunna anses väl användbara. 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 fraktagift, 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 franhålla, att det ej lærer kunna förnekas, att statens jernvägar under senare åren visat sig i viss mån tillmötesgående mot de kalkbehöfvande provinsernas behof och önskningar. Den af kongl. jernvägsstyrelsen upprättade, jemförande 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 tonn 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 allt för hög fraktafgift, så att denna, om kalken längre sträckor skall fraktas på jernväg, uppgår till, om ej rent af öfverskjuter, 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.

Statsmagterna hafva redan gifvit anvisning på en dylik utväg att undanrödja 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 restitutionsvis 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 minimaafgiften, som af förbrukaren själf betalas, skall uppgå till 6 kronor pr vagnslast å 10 tonn.

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 allt för 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 densammans 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 fraktkostnaden eller sålunda, att stationsinspektorerne vid de jernvägsstationer, der kalk utlemnas till requirenten, 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 önskningsar att genom billigare frakter erhålla en ökad afsättning af jordbrukets produkter i eget land, synes utskottet uppenbart. Kongl. jernvägsstyrelsen har äfven i flera afseenden nu visat sig villig att gå dessa önskningsar 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.»

Första Kammarens första tillfälliga utskott gillar de skäl, som blifvit af medkammarens utskott anförda, och får förty jemväl med anledning af grefve Posses motion hemställa,

att Första Kammarén måtte biträda Andra Kammaréns beslut.

Stockholm den 5 maj 1899.

På utskottets vägnar.

ROBERT DICKSON.

Reservation

af herr *R. Dickson.*

Bil. A.

Till Konungen.

I anledning af derom hos Eders Kongl. Maj:ts civildepartement framstald anhållan från Riksdagens Andra Kammares 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 landtmannaprodukter 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 medgåfves den ytterligare lindring i fraktkostnaden, då godset är afsedt för jordbrukets eller bergsbrukets behof, att mottagare af dylik vagnslast må af frakten ega restitutionsvis 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 fraktselopp, 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 vikt 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, per 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 å 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 ökad användande af kalk för jordbrukets behof, synes det styrelsen, som om detta borde ske på sätt eger rum i Danmark genom att 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 gödningsämnena 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 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. Da 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 an-

*) Skall vara 69.

förts i fråga om artiklarne kött och fläsk, anser sig styrelsen ej heller till det framställda önskemålet i fråga om fraktnedsättning 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 qvantitet lastas å en vagn, nedsättas från tariff 9 till tariff 10 eller med cirka 15 procent.

De jemkningar i fråga om frakten för artiklarne 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 förinnan 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 fraktafgifter 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 medgäfvos äfven för stycke gods och annat vagnslast gods 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.

VIKTOR KLEMMING.

SVEN GYLLENSVÄRD.

HARALD LEMKE.

John Lundberg.

Stockholm den 20 mars 1899.

Den i jernvägsstyrelsens ofvanstående skrifvelse 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

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 ligga mellan 400 kilometer, och det afstånd, 240 kilometer, der den sålunda 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 artiklarne 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 Bergslagernas, Borås, Dalslands, Filipstads norra Bergslags, Frövi—Ludvika, Gefle—Dala, Göteborg—Borås, Helsingborg—Hessleholms, Hessleholm—Markaryds, Hvetlanda—Säfsjö, Karlskrona—Vexjö, Kinnekulle—Lidköpings, Kristianstad—Hessleholms, Kristianstad—Immelns, Kristianstad—Åhus, Klippan—Eslöfs, Landskrona—Kjeflinge, Lund—Kjeflinge, Lund—Trelleborgs, Malmö—Simrishamns, Nordmark—Klarelfvens, Nässjö—Oskarhamns, 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 nettointkomst;

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.

Genom kongl. utrikesdepartementet har utskottet på begäran från Danmark mottagit följande upplysningar (Bil. D, E och F) rörande de i nämnda land gällande frakttaxor för i motionerna omnämnda artiklar:

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, Kartoffler og kunstige Gødningmidler 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, Köretøjer og Lig over de danske Statsbaner med tilhørende Færgeforbindelser, gyldige fra den 1 Januar 1897.

Af dette Godsreglement, af hvilket man vedlægger et rettet Eksempplar med tilhørende Tillæg, vil det fremgaa, *hvorledes Fragten beregnes for de enkelte Varer*. De udregnede Takster for de 6 Godsklasser findes i Bilag C. 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, Kartoffler 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 *Virkingen* 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, Kartofler 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, Kartofler 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 Virkingen 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 fører 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 *Kjøbenhavn* fra *Hedehusene* i Anledning af Bygningen af den nye *Godsbanegaard* i *Kjøbenhavn*.

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 til 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 hedelodder. 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. Jag henviser herom til vedlagte aftryk af Landbrugsministeriets skrivelse til Finantsudvalget af den 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 att gjøre, men på denne konto stæer 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 til 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 på Ager, Eng eller Mose. — Ved Kalk forstaas alene raa Mergel indeholdende mindst 80 % kulsurt 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 1ste 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 æ), 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.

Saafremt 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 ikke er, at Andragendet er fremkommen for sent.

3.

Statstilskudet bliver at fordele saaledes:

- a) Mergelinteressentskaber, som have erhvervet private Lossepladser ved Stationerne och 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 æ .

- 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 æ .
- 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 æ .

4.

Det til Raadighed for Lettelse af Mergeltransport disponible Stats-tilskud 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 til 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 Februar 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 till 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 Fragnedsættelse 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 fastslaas; men naar henses til, at der for at imødekomme de tvende formeldte 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 til 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.