

N:o 25.

Ank. till Riksd. kansli den 12 april 1905, kl. 3 e. m

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 5 i anledning af väckta motioner angående lindring i järnvägsfrakter för kalk och konstgjorda gödningsämnen.

Sedan till Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts förberedande behandling hänvisats tvänne inom kammaren väckta motioner angående lindring i de för jordbrukskalk och konstgjorda gödningsämnen tillämpade järnvägsfraktsatser, har utskottet ansett att desamma lämpligast borde på en gång och gemensamt handläggas.

Herr *Joh. Sjöberg* har i motion n:o 14 hemställt, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, det Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning på hvad sätt, antingen genom nedsättning af frakterna å statens järnvägar eller genom restitution af fraktkostnaderna å såväl statens som enskilda järnvägar, fraktkostnaderna må kunna nedbringas med ett belopp af 30 procent under nu gällande fraktafgifter, för att jordbruket i kalkfattiga orter måtte kunna få möjlighet tillföra jorden nödig och tillräcklig mängd kalk.

Vidare har herr *J. Andersson* i Baggböle i motion n:o 209 med instämmande af herrar *S. J. Enander*, *Johan Olofsson*, *P. Zimdahl* och *Smeds Lars Olsson* hemställt,

Bih. till Riksd. Prot. 1905. 8 Saml. 2 Afd. 2 Band. 23 Häft. (N:o 25.) 1

att Riksdagen ville besluta en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa en utredning och för Riksdagen framlägga förslag i syfte att bereda jordbruksnäringen någon lättnad antingen genom att frakterna för transporten af kalk och andra konstgjorda gödningsämnen å statens järnvägar nedsättas med 30 procent, eller ock att medelst restitution en viss del af för dylika gödningsämnen utbetalda medel må af köparne däraf kunna återfås.

I motion n:o 14 anföres:

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

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

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

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

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

Befraktningen å järnvägarna från kalktrakterna skulle ökas i betydande grad.

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

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

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

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

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

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

I flera af dessa motioner motiverades nödvändigheten för billigare kalkfrakter utförligt och sakrikt, hvarför jag icke anser nödigt här framställa vidare skäl, utan anhåller vördsamt få hänvisa till förutnämnda motioner och till den utredning, som då gjordes af det utskott, som behandlade motionerna.

Det må blott påpekas, att utskottet uttalade sig synnerligen sympatiskt för att fraktkostnaderna för kalk, som användes för jordbrukets och bergsbrukets behof, kunde lindras, och att båda kamrarna utan votering biföllo utskottets förslag om en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning, om

och i hvad mån nedsättning af järnvägsfrakterna å statens järnvägar för kött, fläsk, potatis, mjöl, spannmål och öfriga landtmannaprodukter må kunna äga rum, samt huruvida för kalk, som för jordbrukets och bergsbrukets behof fraktas å såväl statens som enskilda järnvägar, fraktkostnaderna må kunna lindras dels genom nedsättning af fraktafgifterna, dels genom restitution af en del af fraktkostnaderna.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I motion n:o 209 anföres:

»På jordbruksnäringens område har under närmast gångna tiden, såsom allmänt känt, landtbruksvetenskapen gjort afsevärda framsteg, och mången har allt mer och mer börjat inse nödvändigheten af att tillföra jorden åtskilliga jordförbättringsmedel och nya växtnäringssämnen, lämpade efter jordmånen art och beskaffenhet, och sålunda öka utsikterna för rikare skördar.

Sådana jordbättringsmedel eller hvad man kallar konstgödsel äro, som känt, bland andra kalk, kali, Viborgs- och tomasfosfat och chilisalpeter. Många delar af vårt land hafva jämförelsevis lätt att för ett moderat pris anskaffa ifrågavarande gödningsämnen, under det att andra landsdelar, till följd af de långa afstånden och de därmed förknippade dryga fraktkostnaderna, möta afsevärda svårigheter i detta fall. För att de norra orterna skola kunna tillgodogöra sig de erforderliga kvantiteterna af artificiella gödningsämnen, måste de fraktas från långt aflägsna håll, ett förhållande, som gör, att frakten för närvarande ställer sig alltför hög och utgör sålunda ett stort hinder för att sagda gödningsämnen skola kunna i tillräcklig mängd komma till användning.

I de nordligaste länen med sina numera stora mossodlingar och med en jordmån, som till sin beskaffenhet kräfver en kraftig tillförsel af konstgödsel, vore en sänkning af järnvägsfrakterna för dylik gödsel af den allra största betydelse.

Detta så mycket mer, som inom de norra orterna på senare åren den jordbrukande befolkningen sammanslutit sig och bildat s. k. landtmanaföreningar, hvilka gjort till sin uppgift att stödja hvarandra och verka för jordbrukets höjande. En klagan från dessa föreningar har emellertid ej sällan försports däröfver att, på samma gång de insett det

oafvisliga behofvet af att tillföra jorden en större mängd af konstgödsel, än hittills skett, järnvägsfrakterna för deusamma för närvarande ställa sig så höga, att de verka afskräckande, en omständighet som är att beklaga. Nu är det en sanning att, om de ifrågavarande gödselämnena tagas sjöledes, frakten då ställer sig ojämförligt mycket billigare än om de fraktas per järnväg, men härvid måste man taga hänsyn till det förhållande, att de norra orterna, med den sena sjöfarten och de oftast långa afstånden från närmaste hamn, i allmänhet icke kunna tillgodogöra sig den billigare frakt, som erbjudes genom att taga varor sjöledes. Konstgödselns användning är nämligen behöflig oftast långt innan sjöfarten dit upp är öppnad. Och då de norra orterna, såsom redan är antydt, icke minst äro i behof af att använda konstgödsel i och för främjande af jordbruket och dess binäringar, kan med skäl sättas i fråga, huruvida det är klokt att fortfarande låta de höga järnvägsfrakterna i förevarande fall ställa sig hindrande i vägen för framgången af en så viktig och för hela landet betydelsefull sak: jordbruksnäringens upphjälpande. Ett allmänt spörsmål är ju i våra dagar, huruvida och i hvad mån något kan göras i och för hämmande af emigrationen. Min fulla öfvertygelse är, att allt hvad som kan göras till lättnad för jordbruket och dess utveckling äfven har sin stora betydelse.

Därigenom torde nämligen tvifvelsutän många af våra bästa krafter kunna bevaras åt fosterlandet, i stället för att de skola söka sin utkomst i ett främmande land. Men om nu, såsom obestridligt är, fraktförhållandena äro sådana, att de omöjliggöra tillförseln i tillräcklig mängd af jordförbättringsmedel just till de trakter af landet, som äro mest i behof däraf, så är en ändring härutinnan nödvändig.

Vid föregående riksdagar hafva fraktlindringar beviljats i hvad det rört en del landtmannaprodukter, såsom kött, fläsk och potatis m. m., men därmed kan jordbrukets utveckling knappast i någon mån anses vara hjälpt.

Bland nödvändiga jordförbättringsmedel inom de norra orterna intar kalken ett mycket framstående rum, emedan jorden där uppe är synnerligen kalkfattig. Att tillförseln af denna nödvändighetsvara tillika med andra gödningsämnen på de senare åren, trots de höga järnvägsfrakterna, äfven varit i stigande, framgår däraf, att 1899 fraktades å statens järnvägar 150,715 ton och 1903 222,971 ton. Hade frakten å kalk och andra artificiella gödningsämnen under dessa år varit nedsatt med t. ex. 30 procent, så torde säkerligen fraktttransporten varit mångdubbelt högre.

För att de trängande behofven af konstgjorda gödningsämnen inom de norra orterna skola i någon väsentligare mån blifva tillgodosedda kräfver därför nödvändigheten, att staten träder hjälpende emellan, hvilket tvifvelsutän skulle gagna icke blott de norra orterna, utan säkerligen hela vårt land. En lättnad härutinnan till jordbrukets fördel torde bäst kunna beredas, antingen genom en direkt nedsättning af frakten å kalk och andra artificiella gödningsämnen, eller ock att köpare af sådana ämnen hade af därtill anslagna medel att återfå t. ex. 30 procent af den betalda frakten.»

Då vid 1899 års riksdag fråga om nedsättning af järnvägsfrakterna för jordbrukskalk och konstgjorda gödningsämnen var föremål för handläggning af kammarens tillfälliga utskott n:o 2, vände sig utskottet till regeringen för att genom dess försorg erhålla de yttranden från kungl. järnvägsstyrelsen och de enskilda järnvägarnas förvaltningar, hvartill motionerna kunde föranleda.

I kungl. järnvägsstyrelsens den 20 mars 1899 i anledning häraf aflåtna skrifvelse anfördes bland annat:

»Hvad först beträffar de i ej mindre än fyra af ofvannämnda motioner väckta förslagen om beredande af nedsättning i transportkostnaderna å järnvägarna för *kalk*, tillåter sig järnvägsstyrelsen först i underdånighet erinra därom, att nämnda varuslag, som enligt Eders Kungl. Maj:ts nådiga taxa för transporter å statens järnvägar 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 Kungl. 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, hvarjämte Eders Kungl. Maj:t funnit godt, beträffande transporter på *statens järnvägar* af kalk, kalksten och mörgel 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 äga restitution^svis 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 järnvägar i sändning om minst 10 ton per vagn på sätt bilagda tabell angifver för däri uppförda afstånd, därvid för jämförelses skull angifvits de fraktbelopp, som debiteras för transport af samma kvantitet 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 därpå, 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 lämnas 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 järnvägsfrakterna, 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 järnvägsförvaltningen ej något att därmed beställa.

Af bilagda jämförelse 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 äger rum endast å statens järnvägar: 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 järnväg, 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 kommitén för revision af statens järnvägars 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 järnvägsstyrelsen 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 järnvägen uppkomma någon behållning, men vid transport å längre afstånd eller i samtrafik med enskild järnväg skulle fraktinkomsten knappast betäcka transportkostnaden, där 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 äger rum i Danmark genom att särskilda medel af Riksdagen anvisas att utbetalas till befraktare af kalk å järnvägarne. 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 såväl trafikanterna som järnvägsförvaltningen, 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 fraktbetsättning 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 järnvägspersonalen torde blifva omöjligt att kontrollera, om ett till försändning inlämnadt gödningsämne är af det ena eller andra slaget, icke kunna förorda någon ytterligare nedsättning än

som genom förbemälda Eders Kungl. 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.

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;»

Den i järnvägsstyrelsens 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

På hemställan af båda kamrarnas tillfälliga utskott — motioner hade nämligen väckts i båda kamrarna — beslöt Riksdagen aflåta följande den 13 maj 1899 dagtecknade skrifvelse i ämnet:

»Till Konungen.

Uti åtskilliga inom Riksdagen väckta motioner hafva framställningar gjorts i syfte att vinna lindring i fraktkostnaderna vid järnvägstransport af kalk samt af kött, fläsk, potatis m. fl. landtmanna-produkter.

Beträffande till en början kalkfrakterna, framgår af de väckta motionerna i ämnet, hvilken vikt frågan om en lättnad i afseende å dem tillmätes inom landets olika delar. Härom vittna äfven de af hushållningssällskap, landtmannaföreningar och enskilde gjorda framställningar om nedsättning i järnvägsfraktafgifterna för kalk.

Det torde 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 främja brukningen af den redan odlade jorden. Genom att i alla hänseenden och således äfven i fråga om de odlingsbara moss-, torf- och dymarkerna tillgodogöra sig landets naturliga tillgångar och understödja de ansträngningar, som af enskilde och korporationer göras i detta syfte, kan svenska folket motse en ekonomisk utveckling, fördelaktigt återverkande på alla samfundslifvets områden.

Det synes alltså hos oss böra vara en nationell angelägenhet att ej försumma vidtagande af åtgärder i nu nämnda hänseende, hvilka äro ägnade att öka möjligheten för en talrikare befolkning att existera och på samma gång gifva utsikter till en bättre lön för den å jordens odling nedlagda möda och kostnad. I afseende härå lærer det numera ej af någon bestridas, att tillgång på kalk och dess användande är af den allra största betydelse, till och med en nödvändig förutsättning, då det gäller att lägga nya jordområden under kultur eller att bevara den redan odlade jordens bördighet.

Ur denna synpunkt anser Riksdagen, att frågan om fraktkostnaderna vid kalktransport är en för landet i dess helhet betydelsefull angelägenhet. Visserligen äro särskildt några af rikets län företrädesvis kalkfattiga och i behof af kalk. Men just dessa län — Blekinge, Kalmar, Kronobergs, Jönköpings, Elfsborgs, Värmlands och Vester-norrlands -- innehålla så stora mossar, mader och kärrmarker, att de för dessas uppbringande i kultur behöfva bistånd från öfriga delar af landet.

Enligt de i en af motionerna förekommande uppgifter skulle endast för ett rationellt bruk af åkerjorden — alltså utan att taga i beräkning all den kalk, som behöfves för uppodling af mossar m. m. — årligen erfordras omkring 600,000 ton kalk, under det att sammanlagda vikten af all den kalk, kalksten och cement, som under år 1897 fraktades å statsbanorna, uppgick allenast till något öfver 115,000 ton. I sistnämnda tal är visserligen ej myckenheten af den kalk medräknad, som fraktas å fartyg och å enskilda järnvägar, men äfven med afseende fäst härå lära nyssnämnda förhållanden icke kunna undgå att väcka den önskan, att genom lättade förbindelser och lindring i fraktafgifterna ökade tillfällen måtte beredas landets jordbruksidkande befolkning att erhålla ifrågavarande viktiga medel för höjandet af jordens afkastning.

För ett så betydelsefullt måls vinnande anser Riksdagen landet i dess helhet böra medverka. Rättmätigheten af en dylik medverkan har länge erkänts af statsmakterna, då det gällt att afdika sankar marker, att minska frostländigheten, att främja skogsodlingen m. m. Med lika rätt begäres nu statsmakternas bistånd för att genom underlättande af kalkens tillgodogörande öka och förbättra den odlade jorden. Därtill 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 är otvifvelaktigt, att genom det ökade egendomsvärdet ökade statsinkomster kunna väntas uppkomma, att med det förbättrade jordbruket större produktion likasom äfven större konsumtion skulle föranleda ökade fraktinkomster i fråga om åtskilliga artiklar och att ökade tillfällen till arbete och förtjänst skulle yppa sig för olika klasser af befolkningen.

Det kan icke förnekas, att de kalkbehöfvande provinsernas önsningar om billiga järnvägsfrakter å kalk under de senare åren i viss mån rönt tillmötesgående. Ett af kungl. järnvägsstyrelsen på grund af § 46 riksdagsordningen afgifvet yttrande, som till Riksdagens vederbörande utskott öfverlämnats, angifver, att möjlighet till ytterligare nedsättning icke är utesluten, i det att styrelsen ställer i utsigt, att för kalk, lastad i minst 10 ton å en vagn, skulle kunna komma att tillämpas en fraktsats, som med 30 procent understiger tariffen 12 i gällande frakttaxa.

Därutöfver torde krafvet på fraktnedsättningen icke kunna sträckas. Men om man härvid erinrar sig, att omförmälda vara på grund af sin tyngd och beskaffenhet i öfrigt måste betinga en i förhållande till varans värde allt för hög fraktkostnad, så att denna vid längre järnvägstrans-

port uppgår till, om ej rent af öfverskjuter, varuvärdet, är det tydligt, att man måste anlita särskilda utvägar för att verksamt underlätta kalkens ökade användning. Detta blifver ännu mera uppenbart, om man besinnar, att en afsevärd myckenhet kalk måste fraktas å enskilda järnvägar, hvilka, såsom framgår af jämväl utaf järnvägsstyrelsen meddelade upplysningar i ämnet, icke allmänt kunna erbjuda en så betydande nedsättning i frakterna som statsbanorna.

En utväg att undanrödja de hinder för kalkförbrukningen, som de långa afstånden medföra, är redan anvisad genom utfärdande af den nu gällande bestämmelsen, att mottagaren af en vagnslast kalk m. m. under vissa förhållanden eger restitutionisvis återbekomma en krona för hvarje begynnande femtiotal kilometer, som vagnen tillryggalagt å statsbanorna. Denna tanke har, enligt hvad Riksdagen inhämtat, äfven vunnit tillämpning i Danmark och därstädes utvecklats därhän, att förbrukare af kalk för kulturändamål under vissa förhållanden erhåller i restitution $\frac{2}{3}$ af fraktafgiften. Till bestridande af de för en dylik restitution nödiga medel anvisar representationen anslag.

Ifrågavarande anordning synes vara i hög grad förtjent af uppmärksamhet äfven i Sverige. Därvid vill emellertid Riksdagen framhålla, att restitution ej synes böra lämnas åt andra rekvirenter än dem, som använda kalken för jordbrukets eller bergsbrukets behof, en inskränkning, som redan är stadgad för den hos oss medgifna, förutnämnda restitutionen. Då verkan af den nu ifrågasatta restitutionen skulle blifva alltför otillräcklig, därest densamma skulle afse allenast fraktafgifter å statens järnvägar, lärer restitutionen böra gälla äfven för transport å de enskilda järnvägarne.

Rörande beloppet af den ifrågasatta restitutionen likasom angående sättet för dess verkställande torde det vara för tidigt att uttala sig, innan en behöflig utredning kommit till stånd. Dock synes den i Danmark medgifna restitutionen vara väl afvägd; och beträffande sättet för medlens utbetalning föreställer sig Riksdagen möjligheten af en återbetalning utaf fraktkostnaden eller ock af den anordning, att mottagaren af en järnvägslast kalk skulle erlægga blott en del af fraktbeloppet, hvaremot återstoden skulle debiteras statskassan samt utbetalas af viss bestämd myndighet, exempelvis Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande. Skulle ifrågavarande af Riksdagen sålunda antydda åtgärd komma till stånd, torde förutnämnda, nu af trafikmedel utgående restitution böra indragas.

Riksdagen vill i detta sammanhang slutligen anmärka, att under

uttrycket kalk böra i förevarande hänseende alla slag af kaustik och kolsyrad kalk inbegripas.

I afseende härefter å järnvägsfrakterna för öfriga i förutnämnda motioner afsedda förnödenheter anser sig Riksdagen böra, för att tillgodose de efter Riksdagens åsikt i många afseenden befogade önskningsmålen om lindrigare frakter å statsbanorna för kött, fläsk, potatis samt mjöl och spanmål m. m., åt Eders Kongl. Maj:t öfverlåta 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 önsknningar att genom billigare frakter erhålla en ökad afsättning af jordbrukets produkter inom landet, synes uppenbart.

I den öfvertygelse att en omfattande utredning af alla i motionerna afsedda frågor torde visa, att det allmännas intresse främjas genom fastställande af fraktsatser, som äro gynnsamma för trafikanterna, får Riksdagen alltså anhålla,

det täcktes Eders Kongl. Maj:ts låta verkställa utredning, om och i hvad mån nedsättning af järnvägsfrakterna å statens järnvägar för kött, fläsk, potatis, mjöl, spanmål och öfriga landtmannaprodukter må kunna äga rum, samt huruvida för kalk, som för jordbrukets eller bergsbrukets behof fraktas å såväl statens som enskilda järnvägar, fraktkostnaderna må kunna lindras dels genom nedsättning af fraktavgifterna, dels genom restitution af en del af fraktkostnaderna.»

I anledning af Riksdagens ofvanintagna skrifvelse till Kungl. Maj:t anbefaldes kungl. järnvägsstyrelsen att i ärendet afgifva underdånigt utlåtande och afläts detsamma af styrelsen den 30 oktober 1901.

I nämnda utlåtande säger kungl. järnvägsstyrelsen bland annat: »Hvad beträffar varuslaget kalk, för hvilket frakten enligt nu gällande taxa utgår efter tarifferna 3, 5, 10, 12 vid sändning af respektive intill 2,500 kilogram, minst 2,500 kilogram, minst 5,000 kilogram och minst 8,000 kilogram samt vid lastning af minst 10,000 kilogram å hvarje vagn efter en med 20 procent under tariff 12 nedsatt undantags-tariff, uttalar Riksdagen i sin ofvan berörda skrifvelse, att krafvet på fraktnedsättning för berörda vara icke torde kunna sträckas utöfver den nedsättning med 30 procent under tariffen 12, som af styrelsen under ärendets behandling vid 1899 års riksdag ställts i utsikt.

Emellertid har, såsom framgår af de den nådiga remissen bilagda svarsskrifvelserna från de enskilda järnvägarne, å styrelsens förfrågan, huruvida de voro villiga medgifva en sådan nedsättning, jämväl i samtrafik, de af nämnda järnvägar, för hvilka transport af kalk spelar en afsevärdare roll, lämnat afböjande svar.

En dylik nedsättning för försändelser af kalk i samtrafik mellan stationer vid berörda järnvägar och stationer vid statens järnvägar eller vid enskilda järnvägar öfver statens järnvägar, torde således ej kunna åvägabringas med mindre Eders Kungl. Maj:t gör bruk af den rätt Eders Kungl. Maj:t vid fastställandet af taxor för transporter å dessa såväl som öfriga enskilda järnvägar förbehållit sig att fastställa särskilda afgifter för gods, som öfvergår mellan berörda järnvägar och statsbanan eller enskild järnväg, med hvilken samfärdseln förmedlas genom statsbanan.

Därest dock Eders Kungl. Maj:t skulle finna skäl biträda Riksdagens åsikt om lämpligheten af att emottagare af kalk för jord- eller bergsbrukets behof erhåller restitution af två tredjedelar af vederbörande fraktbelopp, torde det kunna ifrågasättas, om Eders Kungl. Maj:t nu bör göra bruk af denna rätt, då de banförvaltningar, som af en eventuell bestämmelse om än lägre fraktafgifter för kalk än de redan bestående skulle lida minskning i inkomster, förklarar sig ej kunna ingå på den af Eders Kungl. Maj:ts järnvägsstyrelse föreslagna nedsättningen med 30 procent under tariff 12.

Beträffande den af Riksdagen ifrågasatta anordning, hvarigenom förbrukare af kalk för jordbrukets eller bergsbrukets behof skall erhålla i restitution viss del af fraktafgiften, för hvilket ändamål nödiga medel skulle af Riksdagen anslås, håller styrelsen före, att därest Riksdagens uttalande, att den i Danmark medgifna restitutionen till förbrukare af kalk för kulturändamål — två tredjedelar af frakten — synes vara väl afvägd, af Eders Kungl. Maj:t skulle pröfvas välbetänkt, af de af Riksdagen föreslagna tvänne sätten för medlens utbetalning det senare, eller att mottagaren af en järnvägsvagnslast kalk skulle erlägga blott en del af fraktbeloppet, hvaremot återstoden skulle debiteras statskassan samt utbetalas af vissa bestämda myndigheter, exempelvis Eders Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshafvande, vara fördelaktigast såväl för trafikanterna som för järnvägsförvaltningen. I fråga om sändningar af kalk, som äfven beröra enskilda järnvägar, skulle i så fall den del af frakten, som icke af trafikanten direkt erlägges, genom styrelsens försorg tillgodoföras vederbörande enskilda järnvägars kassa af de medel, som Riksdagen för ändamålet kunde komma att anslå.

Beträffande storleken af det belopp, som för ändamålet behöfde anvisas, uppskattar Styrelsen detsamma, därest restitutionsbeloppet fixeras till två tredjedelar af frakten, till i rundt tal 250,000 kronor.

På grund af hvad Styrelsen sålunda i underdånighet anfört, tillåter sig styrelsen underdånigst hemställa,

att därest Eders Kungl. Maj:t skulle finna skäl till Riksdagen af låta nådig proposition om anvisande af erforderliga medel i syfte att förbrukare af kolsyrad samt släckt eller osläckt kalk äfvensom märtgel, som försändes för jord- och bergsbrukets behof, må under iakttagande af de kontrollföreskrifter styrelsen kan finna skäl bestämma, erhålla restitution med två tredjedelar af fraktbeloppet, och en dylik proposition af Riksdagen bifalles, den lindring i fraktkostnaden för kalk, kalksten och märtgel i fulla vagnslaster om minst 8,000 kilogram, då nämnda gods är afsedt för jordbrukets eller bergsbrukets behof, som genom Eders Kungl. Majts nådiga bref af den 29 maj 1896 medgafs tills vidare försöksvis från och med den 1 juli samma år, måtte förklaras skola upphöra att gälla, samt att sättet för förstnämnda fraktlindrings åtnjutande må bestämmas i enlighet med det af styrelsen ofvan förordade förslaget, därvid dock den på statskassan belöpande andel i respektive fraktafgifter torde böra tillhandahållas styrelsen af allenast en af Eders Kungl. Maj:t härtill lämplig befuunen myndighet, exempelvis statskontoret.»

Kungl. Maj:t beslöt den 5 december 1901 att öfverlämna handlingarna till jordbruksdepartementet för den åtgärd, som beträffande ifrågasatt lindring i fraktkostnaderna vid transport af kalk på detta departement ankomme.

I afseende å kalkfrakterna remitterades ärendet den 12 september 1902 från jordbruksdepartementet till kungl. landbruksstyrelsen för afgifvande af yttrande och förslag.

Nämnda kungl. styrelse afgaf den 19 januari 1905 sitt underdåniga utlåtande, som här, med utslutande dels af rubriken, dels af en hänvisning till en bifogad tabell, återgifves.

»Till en början tillåter sig landbruksstyrelsen erinra, hurusom, sedan uti särskilda till Eders Kungl. Maj:t ställda skrifter Svenska Mosskulturforeningen och Kronobergs läns landtmannaförening äfvensom 19 hushållningssällskap i underdånighet anhållit om fraktnedsättning för kalk, märtgel, kalialter och fosfater vid dessa varuslags transport öfver

statens järnvägar samt ej mindre landbruksakademiens förvaltningskommitté än äfven järnvägsstyrelsen häröfver sig yttrat, landbruksstyrelsen uti infordradt underdånigt utlåtande af den 31 december 1890 af anförda skäl hemställt, att frakten för kalk och mærgel för jordbrukets behof måtte vid transport å statens järnvägar och med desamma i samtrafik stående enskilda järnvägar nedsättas med 50 procent under hvad den för statsjärnvägarna gällande taxa i sådant afseende bestämde.

Det intresse, som sålunda från jordbrukets sida af dess representer visats för frågan om beredande af lindrigare fraktkostnader å järnvägarna för kalk, måste anses tydligt ådagalägga, att här föreligger ett behof, som icke kan i längden afvisas.

Det svenska jordbrukets afkastning har, enligt hvad erfarenheten lagt i dagen, under de senare årtiondena icke stått i rätt förhållande till de kostnader, som måste nedläggas å jorden för frambringandet af skördarna. Detta missförhållande har allt skarpare framträdt i samma mån, som det för landbrukets bedrivande erforderliga arbetet kommit att betinga allt större kostnader. För att det kapital, som i vårt land nedlægges på jordbruket, skall kunna lämna skäligen afkastning, är nödvändigt att öka jordens produktionsförmåga.

Till höjandet af denna torde ett af de säkraste medlen vara att tillföra jorden erforderliga mängder af kalk. Särskildt kan detta anses vara nödvändigt beträffande mossjorden, hvilken svårligen kan med fördel odlas, utan att kalk tillföres densamma. Som emellertid stora delar af vårt land sakna kalkbrott, ser sig jordbrukaren ofta nödsakad att från mer eller mindre aflägsna trakter hämta sitt behof af kalk och, då frakterna för kalken på grund af varans tyngd måste ställa sig höga, medför kalkningen ofta alltför stora kostnader, för att den skall kunna komma till användning.

För att bedöma, hvilket behof förefinnes af kalk och huru stor tillgången på denna vara är inom vårt land samt hvar kalk förekommer inom landet, torde en redogörelse härutinnan vara på sin plats.

Kalk förekommer inom vårt land dels såsom kristallinisk kalk eller så kallad urkalk, dels såsom sedimentär kalk i silur-, krit-, samt, om ock i obetydlig grad, äfven Keuperformationen.

Urkalken påträffas ganska ymnigt i östra delen af mellersta Sverige från östra Värmland och österut, men är däremot sällsynt inom andra delar af urbergsområdet.

Siluriska aflagringar finnas i Skåne, på Gottland och Öland, i Östergötland och Västergötland, Närke, något, om ock högst obetydligt,

i Gästrikland, omkring Siljan i Dalarna samt på flera ställen vid Storsjön i Jämtland.

Krit- och Keuperkalken påträffas endast i Skåne.

Såsom råmaterial för tillverkning af kalk för jordbrukets behof i form af bränd kalk eller malen rå kalksten användes för närvarande urkalk, silurisk kalk och kritkalk. Kalkbrotten äro belägna omkring de största förekomstorterna.

Enligt Sveriges handelskalender för år 1904 finnes nedan upptagna antal kalkbrott inom följande län:

Jämtlands län	4
Gäffleborgs län.....	1
Kopparbergs län	10
Uppsala län	1
Stockholms län	5
Södermanlands län	6
Västmanlands län	2
Örebro län	18
Östergötlands län	7
Skaraborgs län	25
Älfsborgs län	4
Kalmar län (Öland)	3
Malmöhus län	10
Kristianstads län	11
Gottlands län	19

De öfriga länen, nämligen Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands, Värmlands, Jönköpings, Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Hallands och Blekinge län, sakna nästan alldeles kalkbrott.

Vidkommande de särskilda länen torde böra nämnas, att i Norrbottens och Västerbottens län på flera ställen förekommer kalk i fjällskiffrarnas region, ehuru kalken till följd af den aflägsna belägenheten af de orter, där den förekommer, icke åtminstone för närvarande kan komma till någon användning. Omkring Kalix, Luleå och Skellefteå finnas äfven dolomitiska kalkstenar, som mycket väl skulle lämpa sig till jordbrukskalk, men då bränningen säkert skulle ställa sig ganska dyr, torde enda sättet att tillgodogöra sig denna kalk vara att medelst vattenkraft mala stenen till mjöl.

Västernorrlands län är mycket fattigt på kalk och den enda afsevärda kalkfyndigheten finnes vid Alnön utanför Sundsvall.

Helt olika förhåller det sig däremot med Jämtland, där hela trakten omkring Storsjön utgöres af siluriska aflagringar, de största i vårt land, särskildt ortocerkalk. Vidare förekommer därstädes alunskiffer, ehuru i mindre mängd och mäktighet med låg halt af bitumen, hvarföre skiffern ej fått någon användning vid kalkbränning. För närvarande brännes ganska litet kalk med ved såsom bränsle. Tillverkning af kalkstensmjöl borde lätt kunna anordnas med den rikedom på lämplig vattenkraft, som finnes inom Jämtland.

I Gäfleborgs län förekommer urkalk inom Torsåkers socken, där äfven finnes en mindre kalkugn, äfvensom på några andra spridda ställen. På Limön utanför Gäfle förekommer äfven silurisk kalk, dock i obetydlig mängd. Den kalk, som finnes inom detta län, är emellertid icke tillräcklig för länet.

Kopparbergs läns västra del är i saknad af kalk, men i östra och södra delarna förekommer urkalk på enstaka ställen, likasom kring Siljan finnas siluriska aflagringar. Där brännes också kalk i stor utsträckning.

Inom Värmlands län finnes endast på ytterst få ställen urkalk, och bör länet räknas bland de kalkfattigaste inom vårt land.

Däremot finnas inom Örebro län såväl urkalk som siluriska aflagringar, och är en mängd kalkbrott i verksamhet i Kumlatrakten.

I Västmanlands län finnes urkalk, särskildt vid Sala, där kalk brännes af aktiebolaget Salberget.

Inom Uppsala län förekommer urkalk i den största mängden vid Dannemora.

Likaså finnes inom Stockholms län något urkalk, som brännes vid Enholm, Herräng, Hjortsberga, Kusta, Långbro med flera ställen.

Talrika urkalksfyndigheter finnas inom Södermanlands län och stora brännerier äro anlagda vid Mörkö, Oaxen med flera ställen.

I Östergötlands län förekommer både urkalk och silurisk kalk den senare mellan Omberg och Roxen, och kalk brännes på ganska många platser, hvarjämte kalkstensmjöl tillverkas vid Berg, Odensfors och Gistad.

Inom Skaraborgs län förekomma siluriska berg vid Falköping, Billingen, Kinnekulle samt Halle- och Hunneberg och brännes därstädes ofantligt mycket kalk med skiffer såsom bränsle. Dessa kalkbrott förse en stor del af kringliggande län med deras kalkbehof.

Ålfsborgs samt Göteborgs och Bohus län äro mycket fattiga på kalk.

Detsamma gäller äfven Småland och Hallands län.

Däremot finnas rikligare kalkfyndigheter inom Skåne samt på Gottland och Öland.

Blekinge län hämtar sin kalk från Skåne.

Af det sagda framgår, att följande delar af landet äro för sitt kalkbehofs fyllande hänvisade till andra landsdelar, nämligen Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands, Gäfleborgs, Värmlands, Älfsborgs, Göteborgs och Bohus, Hallands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar län med undantag af Öland samt Blekinge län.

Vidkommande frågan, hvarifrån dessa län skulle kunna från andra delar af vårt land erhålla erforderlig mängd kalk, så torde detta kunna ske, beträffande de tre nordligaste länen, sjöledes från Gottland eller Öland, Gäfleborgs län från Dalarnes kalkbrott, Värmlands län från Örebro län, Älfsborgs samt Göteborgs och Bohus län från Skaraborgs län, Hallands och Blekinge län från Skåne samt Småland från Västergötland eller Skåne.

För hektar uppgår kostnaden*) för grundkalkning af lerjord till 42 kronor 75 öre, om bränd kalk användes, och till 68 kronor vid kalkning med kalkstensmjöl, samt för grundkalkning af mossjord i förra fallet till 36 kronor 75 öre och i senare fallet till 59 kronor 50 öre, allt under förutsättning att förbrukningsplatsen befinner sig omedelbart invid kalkbrottet och således ingen som helst transportkostnad förekommer.

Enligt utredning skulle underhållskalkningen för år räknadt kosta i medeltal för lerjord 3 kronor 32 öre och för mossjord 5 kronor 67 öre.

Vid beräkning huru mycket dessa kostnader ökas genom kortare eller längre transport å järnvägarna, så gäller härvid, enligt hvad ofvan anförts, att för kalktransporter tillämpas för närvarande tariff 12 i taxan för transport å statens järnvägar, dock med afdrag af 20 procent, samt vid transport af 10,000 kilogram med en restitution af 1 krona per vagn för hvarje påbörjad 50 kilometers väglängd. Kostnaden för kalkning skulle således per har uppgå till vid

g r u n d k a l k n i n g

å lerjord			å mossjord	
med järnvägsfrakt för	bränd kalk	kalkstensmjöl	bränd kalk	kalkstensmjöl
km.	kr.	kr.	kr.	kr.
100	54,38	84,32	46,99	73,78
200	60,53	92,96	52,04	81,34
400	70,08	106,40	60,27	93,10
600	79,69	119,64	68,50	104,86

*) Enligt en utaf ledaren af verksamheten vid svenska mosskulturföreningen lämnad uppgift, som såsom bilaga medföljt landbruksstyrelsens underdåniga skrifvelse.

Underhållskalkning med 1,500 kilogram calciumoxid i cirkulation

med järnvägsfrakt för km.	å lerjord bränd kalk kr.	å mossjord kalkstensmjöl kr.
100	20,03	31,62
200	22,30	34,86
400	25,83	39,90
600	29,36	42,94
omedelbart vid kalkbrottet	15,75	25,50

Vid enskilda banor, som stå i samtrafik med statsbanorna, erlægges dessutom ett frakttillägg af 5 öre för hvarje 100 kilogram för hvarje enskild bana, öfver hvilken kalken skall transporteras. Vid vissa dylika banor belöper sig emellertid sagda frakttillägg till 7—8 öre. Det är tydligt hvilken kännbar utgift sådant frakttillägg kommer att tillskynda konsumenten, helst ofta händer, att kalken måste fraktas öfver flera enskilda banor. Genom sådana frakttillägg kan till och med, då väglängden ej mer än obetydligt öfverstiger 100 kilometer, frakten uppgå till hälften af varans värde.

Det torde icke vara möjligt att beräkna, huru hög fraktkostnad kalken i allmänhet kan draga, då detta beror på dess värde på förbrukningsplatsen, hvilket växlar snart sagdt i obegränsad mån. På sätt af utredningen framgår, är kalkens verkan så mångfaldig och så olika, beroende på beskaffenheten af jordarten och den växt, som skall odlas, på ändamålet med kalkningen m. m., att i allmänhet endast torde kunna sägas, att kalkningen är af så stor betydelse och behöfver så allmänt användas, att det är ett viktigt önskemål att från statens sida göres hvad på den kan ankomma för att kalken skall blifva så allmänt använd för jordbruksändamål, som omständigheterna påkalla. Vidsträckta arealer af i öfrigt odlingsbara mossmarker erfordra endast kalk för att sedan kunna med ekonomisk fördel odlas. Mången fastmarksåker förmår ej bära ens en medelmåttig klöfverskörd och lämnar således endast låg afkastning, därför att kalkbrist är för handen och jordinnehafvaren anser det med nuvarande frakter för dyrt att anskaffa den behöfliga kalken.

Om också en fullt exakt beräkning härutinnan icke låter sig verkställa, anser landtbruksstyrelsen det likväl vara en själfklar sak att, för den händelse det eljest skulle finnas lämpligt, att restitution till belopp, motsvarande två tredjedelar af frakten, på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, skulle komma till stånd, det af järnvägsstyrelsen i sådant afseende

beräknade statsanslaget af 250,000 kronor, för år räknadt, vida skulle uppvägas och ersättas genom de fördelar, som en större användning af kalk för jordbrukets behof skulle medföra.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får landtbruksstyrelsen, som icke anser sig hafva anledning att ingå i bedömande af frågan från statsfinansiell eller samfärdselsynpunkt, i underdånighet hemställa att, försåvidt Eders Kungl. Maj:t skulle vid pröfning af ärendet i hela dess vidd finna hinder däremot icke möta, Eders Kungl. Maj:t måtte i jordbrukets intresse bereda tillgång till de medel, som enligt järnvägsstyrelsens beräkning skulle erfordras för restitution, på sätt samma styrelse antydt, af två tredjedelar af fraktsbeloppet för kalk, som å statens eller enskilda järnvägar forslades och vore afsedd för jordbrukets behof.»

Vid granskning af motionen n:o 14 har utskottet funnit i gällande fraktsatser för artikeln kalk, att motionären begått ett misstag, som här bör vinna rättelse. Motionären påstår nämligen, att en lindring af 10 procent redan år 1900 medgifvits. Så är emellertid icke fallet enligt hvad utskottet inhämtat. Allt sedan år 1896, då nu gällande godsindelning vid statens järnvägar fastställdes, har icke någon ändring för ifrågavarande varuslag vidtagits, och den lindring i fraktafgifter för kalk för jordbrukets eller bergsbrukets behof, som försöksvis infördes från och med 1 juni 1896, medelst restitution af 1 krona per vagn för hvarje begynnande femtiotal kilometer, som vagnen med fulla lasten tillryggalägger å statsbanorna, är ännu oförändradt gällande.

I motionen n:o 209 yrkas att konstgjorda gödningsämnen skulle komma i åtnjutande af samma förmåner af fraktlindring, som afses för jordbrukskalk. Oafsedt det oegentliga, som ligger däri, att motionären i frakthänseende hänfört jordbrukskalken till »konstgjorda gödningsämnen», då kalk för jordbruksändamål ju är en mer eller mindre förarbetad naturlig råvara, som vid användning såsom jordförbättringsmedel måste begagnas i vida större kvantiteter, än de konstgjorda gödningsämnena och som därjämte, till följd af varans ringa värde, kan vara i behof af något större fraktlindring, än som kan förutsättas för de dyrbara gödningsämnena såsom Chilisalpeter, Tomasfosfat, kalialter m. m., finner utskottet sig icke kunna förorda bifall till motionärens framställning, att artificiella gödningsämnen skulle komma i åtnjutande af samma exceptionella fraktförmåner, som genom Riksdagens underdåniga skrif-

velse af år 1899 afsetts böra tillkomma kalk vid dess användning såsom jordförbättringsmedel, så mycket mindre som Riksdagen vid af-låtande af nämnda skrifvelse på anförda skäl beslutat icke godkänna väckt motion, afseende lika stor fraktnedsättning för konstgjorda gödningsämnen som för jordbrukskalk. Utskottet hänvisar i öfrigt till hvad i kungl. järnvägsstyrelsens ofvanintagna skrifvelse af år 1899 härom an-föres, och vill dessutom tillägga, att det icke synes lämpligt, att Riks-dagen skulle, genom ett eventuellt beslut om likställighet i frakthän-seende mellan de dyrbarare artificiella gödningsämnena och det billigare varuslaget jordbruksskalk eller kalk för bergsbrukets behof, bidraga därtill, att den hittills tillämpade principen om fraktberäkning i för-hållande till varans värde blefve lämnad å sido. Därest anledning till en eller annan partiell förändring eller lindring beträffande fraktafgifterna för konstgjorda gödningsämnen skulle förefinnas, torde Kungl. Maj:t äfven utan något Riksdagens åtgörande komma att pröfva befogetheten af en dylik åtgärd i sammanhang med förestående revision af frakttaxan.

Enär sålunda nu ifrågavarande tvenne motioner till sitt innehåll mycket nära sammanfalla med hvad Riksdagen i underdåniga skrifvelsen af år 1899 redan begärt, nämligen nedsättning i fraktafgifterna för kalk, som för jordbrukets eller bergsbrukets behof fraktas å såväl statens som enskilda järnvägar, så ock rörande restitution af en del af fraktkostnaden för dessa varuslag, och Kungl. Maj:t nu lär stå inför slutlig pröfning af detta ärende i hela dess omfattning, torde, enligt utskottets åsikt, inga skäl nu föreligga för Riksdagen att ånyo aflåta en skrifvelse i samma sak; och får utskottet därför hemställa,

att herrar Joh. Sjöbergs och J. Anderssons m. fl. ifrågavarande motioner icke måtte till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 11 april 1905.

Å utskottets v ägnar:

J. BYSTRÖM.

Herr *P. Svensson* i Bondön har begärt få antecknadt, att han icke deltagit i slutbehandlingen af förevarande motioner inom utskottet.