

N:o 51.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående restitution af fraktafgifter för kalk, kalkstensmjöl och märgel; gifven Stockholms slott den 12 januari 1907.

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver jordbruksärenden för denna dag, vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att, för restitution af viss del af fraktkostnaderna vid transport å järnväg af kalk, kalkstensmjöl och märgel för jordbrukets behof, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder, på extra stat för år 1908 anvisa, såsom förslagsanslag, 200,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

GUSTAF.

Alfred Petersson.

Utdrag af protokollet öfver jordbruksärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten uti statsrådet å Stockholms slott den 12 januari 1907.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,
 Statsråden: TINGSTEN,
 ALBERT PETERSSON,
 ALFRED PETERSSON,
 HEDERSTIERNA,
 DYRSSEN,
 HAMMARSKJÖLD,
 ROOS,
 JUHLIN,
 SWARTZ.

1:o.

Efter gemensam beredning med cheferna för civil- och finansdepartementen anförde chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Alfred Petersson:

*1887 års taxa-
kommitté.*

Den af Kungl. Maj:t den 9 september 1887 tillsatta kommittén för revision af statens järnvägstaxa hade uti sitt den 1 oktober 1888 afgifna underdåniga betänkande föreslagit, bland annat, att frakten för »kalk, kalksten och mörgel» skulle vid lastning af minst 8,000 kilogram å hvarje vagn utgå efter tariff 12 i förslaget (se bil. I b). Detta förslag blef af Kungl. Maj:t godkänt och upptogs i den af Kungl. Maj:t den 29 november 1889 fastställda taxa för transporter å statens järnvägar.

*Framställning
från svenska
mosskulturföre-
ningen.*

Emellertid hade svenska mosskulturföreningen i underdånig skrifvelse den 20 i sistnämnda månad hos Kungl. Maj:t gjort framställning

om nedsättning i frakten för, bland annat, kalk och märgel å statens järnvägar med 50 procent under tariff 12 (se bil. I c). Föreningen hade därvid anfört, hurusom föreningen, vid sina bemödanden att åt odlingen vinna de stora och dittills ofruktbara mossvidderna i vårt land, vunnit en ytterligare noggrann kännedom om, att ett hufvudsakligt villkor för ernående af goda skördar, icke blott på den gamla åkerjorden utan i synnerhet å mossodlingar, låge i tillgången på billiga och tjänliga jordförbättrings- och gödselmedel, särdeles af de slag, som behöfdes i stora kvantiteter och kraftigast bidroge till höjandet af jordens alstringsförmåga, såsom kalk, märgel, kalisalter och fosfater. Mosskulturföreningen hade också låtit anställa jämförande försök med kalkning å mossjord, genom hvilka det blifvit ådagalagdt, att större delen af mossjorden utan riklig tillförsel af kalk icke kunde gifva en afkastning, som ens tillnärmelsevis ersatte odlingskostnaden. Sålunda hade det visat sig, att den för jordbrukaren viktigaste produkten, gräs, ej kunde åstadkommas på högmossar utan kalk, att större delen af vissa mossar ej utan kalk alstrade säd och att den gamla odaljorden till stor del lede brist på kalk. För att kunna i större mängder komma till användning måste emellertid kalken vara prisbillig. Då kalk inom vårt land förekomme endast på enstaka, långt från hvarandra belägna platser, vore det därför för jordbruket möjligt att i större mängd använda kalk blott under förutsättning af billiga frakter. Enligt taxekommitténs förberörda förslag utgjorde frakten för 100 kg. kalk pr 100 km. 28 öre, pr 200 km. 44 öre och pr 300 km 57 öre eller — på sistnämnda afstånd — ungefär halfannan gång varans värde på brytningsorten, hvilket då syntes böra beräknas till 40 öre pr 100 kg. En stor del af landets jordbrukare vore hänvisade att taga sitt behof af kalk från Skaraborgs län, där den träffades tillsammans med alunskiffer, som användes vid bränningen af kalken, hvarför den ock där kunde hållas prisbilligast. Då afståndet från Skaraborgs län till exempelvis södra Småland utgjorde 300 km. eller därutöfver, syntes följa, att, om Småland skulle vinna fördelen att i större utsträckning kunna begagna kalk, järnvägsfrakten för denna vara borde nedsättas med 50 procent under tariff 12.

I sammanhang med denna af svenska mosskulturföreningen gjorda framställning hade äfven 19 af landets hushållningssällskap samt Kronobergs läns landtmannaförening uti särskilda underdåniga skrivelser hos Kungl. Maj:t anhållit om fraktnedsättning å kalk och märgel, därvid flertalet biträdt mosskulturföreningens framställning. Västmanlands läns hushållningssällskap hade hemställt om dylik nedsättning till minsta

Framställningar från hushållningssällskap m. fl.

möjliga belopp, som från järnvägens synpunkt kunde medgifvas. Hallands, Skaraborgs och Kopparbergs läns hushållningssällskap hade anhållit om så stor fraktnedsättning, som Kungl. Maj:t i jordbrukets intresse funne skäligen kunna äga rum.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 12 1890.

Öfver samtliga dessa framställningar afgaf järnvägsstyrelsen den 5 december 1890 underdånigt utlåtande. Dessförinnan hade styrelsen i ärendet hört förvaltningarna för de enskilda järnvägar, hvilka voro i samtrafik med statsbanorna. Några få förvaltningar hade därvid motsatt sig hvarje nedsättning i fraktsatserna, andra hade förklarat sig villiga att biträda de bestämmelser i ämnet, som komme att blifva gällande för statsbanorna, andra åter ansågo sig kunna för kalk och märtel i vagnslaster om minst 8,000 kg. medgifva viss, närmare angifven fraktnedsättning, hvilken emellertid ej obetydligt understeg den af svenska mosskulturföreningen begärda.

Uti sitt förberörda utlåtande anförde järnvägsstyrelsen till en början, att en så betydlig nedsättning i frakten för kalk och märtel, som den af svenska mosskulturföreningen och öfriga med denna förening instämmande petitionärer ifrågasatta, eller till hälften af de då gällande afgifterna, syntes, äfven om Kungl. Maj:t i jordbrukets intresse skulle finna för godt anbefalla tillämpning å statsbanorna af sådan nedsättning, icke skäligen kunna åläggas de enskilda järnvägarna, enär vid en dylik nedsättning den trafikinkomst, som erhöles vid transport å 200 km. väglängd och däröfver, till och med komme att ej obetydligt understiga den direkta kostnaden för transportens verkställande på sätt framginge af nedanstående tabell, för hvilken lagts till grund en af omförmälda kommitté verkställd beräkning öfver direkta transportkostnaden å statsbanorna.

Antal kilometer.	200	300	350	400	500	600	700	800	900	1,000	1,500
Direkt transportkostnad: öre pr 100 kg.	26	39	45,5	52	65	78	91	104	117	130	195
Fraktafgifter för kalk och märtel i vagnslaster om minst 8,000 kg. pr vagn vid nedsättning med 50 % under tariff 12: öre pr 100 kg.	22	28,5	32	35	41,5	48	54,5	61	67,5	74	107

Vidare anförde järnvägsstyrelsen, att styrelsen, ehuru till fullo uppskattande betydelsen för det svenska jordbruket af låga järnvägs-

frakter för kalk och mörgel, dock af nyss angifna skäl icke ansåge sig kunna ens beträffande statsbanorna förorda en så betydande fraktnedsättning för dessa varuslag som den föreslagna; samt att det däremot syntes styrelsen af vikt, att för afstånden 200—600 km., öfver hvilka de mest betydande transporter antagligen komme att framgå, afgifterna ställde sig ungefärligen lika med de undantagsfrakter, som å statsbanorna gällt före tillämpandet af 1889 års taxa (se bil. I a). På grund af det anförda hemställde järnvägsstyrelsen, att de gjorda framställningarna måtte på det sätt bifallas, att föreskrift utfärdades därom, att fraktafgifterna för kalk och mörgel för jordbrukets behof skulle vid sändningar i partier om minst 8,000 kg. pr vagn från och med 1891 års ingång och tills vidare å statsbanorna utgå med vissa närmare angifna belopp, nämligen vid en väglängd af intill 60 km. enligt tariff 12, från och med 60 till och med 100 km. med belopp, som understege nämnda tariff med 1 öre för 60 km. och med ytterligare 1 öre för hvarje följande tiotal km., från och med 100 till 120 km. med 5 öre, från och med 120 till 140 km. med 6 öre, från och med 140 till 180 km. med 7 öre samt från och med 180 km. med 8 öre under tariff 12, allt pr 100 kg., äfvensom att dessa fraktsatser, med tillämpning i öfrigt af samtrafiktaxans bestämmelser, skulle gälla till efterrättelse jämväl för samtliga enskilda järnvägar i samtrafik dels med statens järnvägar och dels med andra enskilda järnvägar transito statsbanorna.

Landtbruksstyrelsen afgaf den 31 december 1890 utlåtande i ärendet och hemställde därvid, att frakten för kalk och mörgel för jordbrukets behof måtte vid transporter å statens järnvägar och med desamma i samtrafik stående enskilda järnvägar nedsättas med 50 procent under hvad den för statsjärnvägarna då gällande taxa i sådant afseende bestämde.

Uti underdåniga skrivelser hade vidare under hösten 1893 åtskilliga målsmän för den svenska järnhandteringen, under åberopande af det tryckta läge, hvori denna handtering sedan länge befunnit sig, anhållit, att Kungl. Maj:t måtte befrämja, att då gällande frakter för forsling å statens och enskilda järnvägar af vissa för järntillverkningen erforderliga råämnen, bland annat kalk, måtte nedsättas med 50 procent, hvarjämte ej mindre hushållningssällskapens ombud vid sammanträde i november 1893 samt åtskilliga hushållningssällskap hvart för sig anhållit, att Kungl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida icke, bland annat, järnvägsfrakterna för landtmanprodukter och artiklar, som för jordbruket — Örebro läns hushållningssällskap jämväl för bergsbruket — användes, kunde i väsentlig mån nedsättas, än äfven svenska moss-

Landbruksstyrelsens utlåtande den 31/12 1890.

Framställningar från målsmän för järnhandteringen m. fl.

kulturföreningen i underdånig skrifvelse den 25 november 1893 förnyat sin förut gjorda framställning om nedsättning i frakten å kalk och mærgel och därvid anhållit, att sådan nedsättning måtte tillämpas äfven å i samtrafik med statsbanorna varande enskilda järnvägar.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 15/6 1895.

Efter verkställda undersökningar och sedan styrelserna för omnämnda enskilda järnvägar blifvit ånyo hörda, afgaf järnvägsstyrelsen uti underdånig skrifvelse den 15 juni 1895 förslag till ändringar i då gällande godsindelning m. m., därvid järnvägsstyrelsen föreslog, bland annat, att frakten å kalk, kalksten och mærgel skulle vid sändning af minst 8,000 kg. utgå efter tariff 12, dock att vid lastning af minst 10,000 kg. å hvarje vagn frakten skulle utgå med 20 procent under sagda tariff (se bil. I e). Detta förslag blef af Kungl. Maj:t den 29 maj 1896 godkänt och fastställt att lända till efterrättelse vid transporter å statens järnvägar från och med den 1 juli 1896, i sammanhang hvarmed Kungl. Maj:t ej mindre förklarade, att hvad sålunda bestämts skulle tillämpas äfven å enskilda järnvägar i samtrafik med statens järnvägar och med andra enskilda järnvägar öfver statsbanorna, än äfven, beträffande transporter å statens järnvägar af kalk, kalksten och mærgel i fulla vagnslaster om minst 8,000 kg., tillsvidare utöfver den sålunda fastställda nedsättningen i afgifterna försöksvis från och med sistnämnda dag medgaf den ytterligare lindring i fraktkostnaden, då godset vore afsedt för jordbrukets eller bergsbrukets behof, att mottagare af dylik vagnslast skulle af frakten äga restitutionsvis återbekomma en krona för hvarje begynnande femtiotal kilometer, som vagnen med fulla lasten tillryggalagt å statsbanorna (se bil. I d). Tillika uppdrogs åt järnvägsstyrelsen att utfärda de kontrollföreskrifter, som i anledning af sistberörda bestämmelse blefve erforderliga.

Kungl. Maj:ts beslut den 29/5 1896.

Jag kan i detta sammanhang nämna, att järnvägsstyrelsen uti sin nyssnämnda underdåniga skrifvelse den 15 juni 1895 särskildt framhållit, att dess då afgifna förslag syntes, åtminstone för det dåvarande, angifva den gräns, öfver hvilken man ej kunde komma med nedsättningar uti en i samtrafik inom landet allmänt gällande frakttaxa.

Motioner vid 1899 års Riksdag

Vid 1899 års Riksdag väcktes åtskilliga motioner (Första Kammaren n:o 13, Andra Kammaren n:is 8, 20, 67, 91 och 171) i syfte att vinna lindring i fraktkostnaderna vid järnvägstransport af kalk. I en af motionerna (Andra Kammaren n:o 8) yrkades nedsättning med 30 procent, i en annan (Andra Kammaren n:o 20) med 50 procent i den i gällande frakttaxa för statens järnvägar bestämda fraktsats för artikeln kalk.

Uti två af motionerna (Första Kammaren n:o 13 och Andra Kam-
maren n:o 91) föreslogs, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl.
Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes vidtagna utredning, om och i
hvad mån nedsättning uti järnvägsfrakterna för kalk till bergs- och
jordbrukets behof kunde äga rum, eller, om så ej kunde ske eller
ansåges lämpligt, framkomma med förslag om att på annat sätt göra
fraktkostnaderna afsevärdt billigare för kalk, som för nämnda ändamål
transporterades å statens järnvägar. Liknande förslag framställdes ock
i den inom Andra Kammaren väckta motionen n:o 171 med undantag
däraf, att den ifrågasatta lindringen hemställdes skola gälla vid frakt ej
allenast å statens utan äfven å enskilda järnvägar samt att tillika före-
slogs, att, därest fraktnedsättning ej befundes lämplig, lindringen borde
ske efter hufvudsakligen samma grunder som i Danmark vore bestämda
för transporter af kalk. Slutligen hemställdes uti den inom Andra
Kammaren väckta motionen n:o 67, att Riksdagen måtte besluta att i
skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till ett
reservationsanslag att användas för lindring i järnvägsfrakter för kalk,
som vore afsedd för jordbrukets upphjälpande, på det sätt och till det
omfång, Kungl. Maj:t och Riksdagen kunde finna lämpligt.

Beträffande förhållandena i Danmark meddelades i motionen n:o
171, bland annat, att för bevisligen transporterade märmel- och kalk-
mängder till kulturändamål utbetalades från af danska riksdagen be-
viljade medel genom Hedeselskabet $\frac{2}{3}$, af fraktbeloppet till rekvirenterna,
då dessa sålunda komme att betala endast $\frac{1}{3}$, af den ordinarie frakten,
därvid dock den minimiafgift, som mottagaren själf skulle erlägga, blifvit
fastställd till 3 kronor för vagnslast märmel å 10,000 kg. och till 6
kronor för vagnslast kalk å 10,000 kg.

Den ordinarie frakten vore för 10,000 kg.:

för afstånd i kilometer	60—120—180—240.
kronor	17— 26— 34— 40.

Med anledning af därom från vederbörande utskott framställd
anhållan anbefalldes Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att, hvad anginge
statens järnvägar, till Kungl. Maj:t inkomma med yttrande i ämnet
samt att jämväl infordra och till Kungl. Maj:t öfversända yttranden
från vederbörande förvaltningar för de enskilda järnvägarna i riket.

Sådant yttrande afgafs af styrelsen den 20 mars 1899 och öfver-
lämnades till vederbörande utskott. På anförda skäl förklarade sig
styrelsen anse de i motionerna uttalade önskemålen i fråga om frakt-
nedsättning å kalk kunna på det sätt tillmötesgås, att frakten för denna

*Järnvägs-
styrelsens
yttrande den
20/3 1899.*

artikel skulle, då minst 10,000 kg. lastades på *en* vagn, utgå med 30 i stället för med 20 procent under tariff 12. Styrelsen framhöll dock därvid särskildt, hurusom med tillämpning af en dylik fraktbestämmelse visserligen någon behållning skulle vid transport å kortare sträckor för järnvägen uppkomma, men att vid transport å längre afstånd eller i samtrafik med enskild järnväg fraktinkomsten knappt skulle betäcka transportkostnaden, där den ej rent af understege densamma. Vidare påvisade järnvägsstyrelsen, att de då utgående fraktafgifterna för kalk vore lägre i Sverige än i våra grannländer Danmark, Finland och Preussen.

Med skrifvelse den 19 april 1899 inkom järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t med infordrade yttranden från de i den inrikes samtrafiken då deltagande förvaltningarna af enskilda järnvägar; och öfverlämnades jämväl dessa handlingar till vederbörande utskott för att tagas i öfvervägande vid behandlingen af motionerna.

Riksdagens
skrifvelse den
19/4 1899.

I skrifvelse den 13 maj 1899 anhöll Riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning, om och i hvad mån nedsättning af järnvägsfrakterna å statens järnvägar för vissa landtmannaprodukter kunde äga rum samt huruvida för kalk, som för jordbrukets eller bergsbrukets behof fraktades å såväl statens som enskilda järnvägar, fraktkostnaderna kunde lindras dels genom nedsättning af fraktafgifterna, och dels genom restitution af en del af fraktkostnaderna.

Till stöd härför framhöll Riksdagen, hvad angår fraktkostnaderna för kalk, hurusom af de väckta motionerna i ämnet framginge, hvilken vikt frågan om en lättnad i afseende å dessa kostnader tillmättes inom landets olika delar. Därom vittnade äfven de af hushållningssällskap, landtmannaföreningar och enskilda gjorda framställningar om nedsättning i järnvägsfraktafgifterna för kalk.

Det syntes Riksdagen vara af alla erkänt, att det för ett land med Sveriges naturförhållanden vore af den allra största betydelse, att kraftiga åtgärder vidtoges 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 enskilda och korporationer gjordes i detta syfte, kunde svenska folket motse en ekonomisk utveckling, fördelaktigt återverkande på alla samfundslifvets områden.

Det syntes alltså Riksdagen böra vara en nationell angelägenhet

för oss att icke försumma vidtagande af åtgärder i nu nämnda hänseende, hvilka vore 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 därå kunde det numera ej af någon bestridas, att tillgång på kalk och dess användande vore af den allra största betydelse, till och med en nödvändig förutsättning, då det gällde att lägga nya jordområden under kultur eller att bevara den redan odlade jordens bördighet.

Ur denna synpunkt ansåge Riksdagen, att frågan om fraktkostnaderna vid kalktransport vore en för landet i dess helhet betydelsefull angelägenhet. Visserligen vore särskildt några af rikets län företrädesvis kalkfattiga och i behof af kalk. Men just dessa län — Blekinge, Kalmar, Kronobergs, Jönköpings, Älfsborgs, Värmlands och Västernorrlands — innehölle så stora mossar, mader och kärrmarker, att de för dessas uppbringande i kultur behöfde 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 behöfdes 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, uppgått allenast till något öfver 115,000 ton. I sistnämnda tal vore visserligen ej myckenheten af den kalk medräknad, som fraktades å fartyg och å enskilda järnvägar, men äfven med afseende fäst därå syntes 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 ansåge Riksdagen landet i dess helhet böra medverka. Rättmätigheten af en dylik medverkan hade länge erkänts af statsmakterna, då det gällt att afdika sankmarker, att minska frostländigheten, att främja skogsodlingen m. m. Med lika rätt begärdes nu statsmakternas bistånd för att genom underlättande af kalkens tillgodogörande öka och förbättra den odlade jorden. Därtill komme, att, såsom flera af motionärerna framhållit, de utgifter, som statsverket möjligen skulle komma att vidkännas i nu ifrågavarande hänseende, äfven ur andra synpunkter kunde anses väl använda. Det vore otvifvelaktigt, att genom det ökade egendomsvärdet ökade statsinkomster kunde 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 kunde icke förnekas, att de kalkbehöfvande provinsernas önsningar om billiga järnvägsfrakter å kalk under de senare åren i viss mån rönt tillmötesgående. Det af järnvägsstyrelsen på grund af § 46 riksdagsordningen afgifna yttrande, som till Riksdagens vederbörande utskott öfverlämnats, angåfve, att möjlighet till ytterligare nedsättning icke vore utesluten, i det att styrelsen ställt i utsikt, att för kalk, lastad i minst 10 ton å en vagn, skulle kunna tillämpas en fraktsats, som med 30 procent understege tariffen 12 i gällande frakttaxa.

Därutöfver syntes krafvet på fraktnedsättningen icke kunna sträckas. Men om man härvid erinrade 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 järnvägs-transport uppginge till, om ej rent af öfversköte, varuvärdet, vore det tydligt, att man måste anlita särskilda utvägar för att verksamt underlätta kalkens ökade användning. Detta blefve ännu mera uppenbart, om man besinnade, att en afsevärd myckenhet kalk måste fraktas å enskilda järnvägar, hvilka, såsom framginge af jämväl utaf järnvägsstyrelsen meddelade upplysningar i ämnet, icke allmänt kunde erbjuda en så betydande nedsättning i frakterna som statsbanorna.

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

Ifrågavarande anordning syntes Riksdagen vara i hög grad förtjänt af uppmärksamhet äfven i Sverige. Därvid ville emellertid Riksdagen framhålla, att restitution ej syntes böra lämnas åt andra rekvirenter än dem, som använde kalken för jordbrukets eller bergsbrukets behof, en inskränkning, som redan vore 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, borde restitutionen gälla äfven för transport å de enskilda järnvägarna.

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

Riksdagen anmärkte slutligen i detta sammanhang, att under uttrycket kalk borde i förevarande hänseende alla slag af kaustik och kolsyrad kalk inbegripas.

Den 19 maj 1899 anbefalldes Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att i ärendet afgifva underdånigt utlåtande och afgaf järnvägsstyrelsen sådant den 30 oktober 1901. I fråga om artikeln kalk anförde därvid järnvägsstyrelsen, bland annat, följande.

Af till järnvägsstyrelsen inkomna svar från de enskilda järnvägarna å styrelsens förfrågan, huruvida de vore villiga medgifva en nedsättning med 30 procent under tariff 12, jämväl i samtrafik, hade de af nämnda järnvägar, för hvilka transport af kalk spelade 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 syntes styrelsen således ej kunna åvägabringas med mindre Kungl. Maj:t gjorde bruk af den rätt 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 öfverginge mellan berörda järnvägar och statsbanan eller enskild järnväg, med hvilken samfärdseln förmedlades genom statsbanan.

Därest dock Kungl. Maj:t skulle finna skäl biträda Riksdagens åsikt om lämpligheten af att emottagare af kalk för jord- eller bergsbrukets behof skulle erhålla restitution af två tredjedelar af vederbörande fraktbelopp, ansåge järnvägsstyrelsen det kunna ifrågasättas, om Kungl.

*Järnvägs-
styrelsens ut-
låtande den
30/10 1901.*

Maj:t borde göra bruk af denna rätt, då de banförvaltningar, som af en eventuell bestämmelse om än lägre fraktafgifter för kalk än de redan utgående skulle lida minskning i inkomster, förklarar sig ej kunna ingå på den af järnvägsstyrelsen föreslagna nedsättningen med 30 procent under tariff 12.

Beträffande den af Riksdagen ifrågasatta anordning, hvarigenom förbrukare af kalk för jordbrukets eller bergsbrukets behof skulle erhålla i restitution viss del af fraktafgiften, för hvilket ändamål nödiga medel skulle af Riksdagen anslås, hölle styrelsen före, att, därest Riksdagens uttalande, att den i Danmark medgifna restitutionen till förbrukare af kalk för kulturändamål — två tredjedelar af frakten — syntes vara väl afvägd, af de af Riksdagen föreslagna tvenne 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 Kungl. Maj:ts vederbörande befällningshafvande, skulle vara fördelaktigast såväl för trafikanterna som för järnvägsförvaltningen. I fråga om sändningar af kalk, som äfven berörde enskilda järnvägar, skulle i så fall den del af frakten, som icke af trafikanten direkt erlades, 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 därför behöfde anvisas, uppskattade styrelsen detsamma, därest restitutionsbeloppet fixerades till två tredjedelar af frakten, till i rundt tal 250,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen hemställde sålunda, att, därest Kungl. Maj:t skulle finna skäl till Riksdagen aflåta nådig proposition om anvisande af erforderliga medel i syfte att förbrukare af kolsyrad samt släckt eller osläckt kalk äfvensom märmel, som försändes för jord- och bergsbrukets behof, skulle under iakttagande af de kontrollföreskrifter, styrelsen kunde finna skäl bestämma, erhålla restitution med två tredjedelar af fraktbeloppet, och en dylik proposition af Riksdagen bifölles, den lindring i fraktkostnaden för kalk, kalksten och märmel i fulla vagnslaster om minst 8,000 kilogram, då nämnda gods vore afsedt för jordbrukets eller bergsbrukets behof, som genom Kungl. Maj:ts nådiga bref af den 29 maj 1896 medgifvits tills vidare försöksvis från och med den 1 juli samma år, måtte förklaras skola upphöra att gälla, samt att sättet för förstnämnda fraktlindrings åtnjutande skulle bestämmas i enlighet med det af styrelsen förordade förslaget, därvid dock den på statskassan belöpande

andel i respektive fraktafgifter syntes böra tillhandahållas styrelsen af allenast en af Kungl. Maj:t därtill lämplig befunden myndighet, exempelvis statskontoret.

Sedan Kungl. Maj:t den 5 december 1901 meddelat beslut i anledning af Riksdagens förberörda framställning utom i den del, som afsåg lindring i fraktkostnaderna vid transport af kalk, har Kungl. Maj:t den 12 september 1902 i sistnämnda fråga infortrat yttrande af landbruksstyrelsen, som till följd däraf den 19 januari 1905 afgifvit underdånigt yttrande, därvid styrelsen erinrat, bland annat, om de framställningar i ämnet, som, enligt hvad i det föregående omförmälts, inkommit från svenska mosskulturforeningen, 19 hushållningssällskap och Kronobergs läns landtmannaförening, samt vidare anfört, hurusom det intresse, som sålunda från jordbrukets sida af dess representanter visats för frågan om beredande af lindrigare fraktkostnader å järnvägarna för kalk, måste anses tydligt ådagalägga, att här förelåge ett behof, som icke kunde i längden afvisas.

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

Till höjandet af denna syntes ett af de säkraste medlen vara att tillföra jorden erforderliga mängder af kalk. Särskildt kunde detta anses vara nödvändigt beträffande mossjorden, hvilken svårligen kunde med fördel odlas utan att kalk tillfördes densamma. Som emellertid stora delar af vårt land saknade kalkbrott, såge 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, medförde kalkningen ofta allt för stora kostnader, för att den skulle kunna komma till användning.

För att bedöma hvilket behof förefunnes af kalk och huru stor tillgången på denna vara vore inom vårt land samt hvar kalk förekomme inom landet, syntes landbruksstyrelsen en redogörelse härutinnan vara på sin plats.

Kalk förekomme 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.

Landbruks-
styrelsens
yttrande den
19/1 1905.

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

Siluriska aflagringer funnes i Skåne, på Gottland och Öland, i Östergötland och Västergötland, i Närke, något, om ock högst obetydligt i Gästrikland, omkring Siljan i Dalarna samt på flera ställen vid Storsjön i Jämtland.

Krit- och keuperkalken påträffades 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 vore belägna omkring de största förekomstorterna.

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

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

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

Vidkommande de särskilda länen syntes det böra nämnas, att i Norrbottens och Västerbottens län på flera ställen förekomme kalk i fjällskiffrarnas region, ehuru kalken till följd af den aflägsna belägenheten af de orter, där den förekomme, icke åtminstone för närvarande kunde komma till någon användning. Omkring Kalix, Luleå och Skellefteå funnes äfven dolomitiska kalkstenar, som mycket väl skulle lämpa sig

till jordbrukskalk, men då bränningen säkert skulle ställa sig ganska dyr, syntes enda sättet att tillgodogöra sig denna kalk vara att medelst vattenkraft mala stenen till mjöl.

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

Helt olika förhölle det sig däremot med Jämtland, där hela trakten omkring Storsjön utgjordes af siluriska aflagringar, de största i vårt land, särskildt ortocerkalk. Vidare förekomme därstädes alunskiffer, ehuru i mindre mängd och mäktighet med låg halt af bitumen, hvarför skiffern ej fått någon användning vid kalkbränning. För närvarande brändes 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 förekomme urkalk inom Torsåkers socken, där äfven finnes en mindre kalkugn, äfvensom på några andra spridda ställen. På Limön utanför Gäfle förekomme äfven silurisk kalk, dock i obetydlig mängd. Den kalk, som finnes inom detta län, vore emellertid icke tillräcklig för länet.

Kopparbergs läns västra del vore i saknad af kalk, men i östra och södra delarna förekomme urkalk på enstaka ställen, likasom kring Siljan finnes siluriska aflagringar. Där brändes också kalk i stor utsträckning.

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

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

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

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

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

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

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

Inom Skaraborgs län förekomme siluriska berg vid Falköping,

Billingen, Kinnekulle samt Halle- och Hunneberg och brändes därstädes ofantligt mycket kalk med skiffer såsom bränsle. Dessa kalkbrott försedde en stor del af kringliggande län med deras kalkbehof.

Älfsborgs samt Göteborgs och Bohus län vore mycket fattiga på kalk. Detsamma gällde äfven Småland och Hallands län.

Däremot finnes rikligare kalkfyndigheter inom Skåne samt på Gottland och Öland. Blekinge län hämtade sin kalk från Skåne.

Af det sagda framginge, att följande delar af landet vore för sitt kalkbehofs fyllande hänvisade till andra landsdelar, nämligen Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands, Gäfleborgs, Värmlands, Älfsborgs, Göteborgs och Bohus, Hallands, Jönköpings, Kronobergs och 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 syntes detta enligt landtbruksstyrelsens mening kunna ske, beträffande de tre nordligaste länen, sjöledes från Gottland eller Öland, Gäfleborgs län från Dalarnas 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.

Med hänvisande till en landtbruksstyrelsens utlåtande bifogad, utaf ledaren af verksamheten vid svenska mosskulturföreningen lämnad utredning¹⁾, meddelade landtbruksstyrelsen vidare några närmare upplysningar rörande kostnaden för kalkens användande.

För hektar uppginge 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 befunne sig omedelbart invid kalkbrottet och således ingen som helst transportkostnad förekomme.

Enligt samma 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 ökades genom kortare eller längre transport å järnvägarna, hade landtbruksstyrelsen funnit kostnaden för kalkning per hektar uppgå till vid

¹⁾ Se bil. II.

grundkalkning

med järnvägsfrakt för kilometer	å lerjord		å mossjord	
	bränd kalk kronor	kalkstensmjöl kronor	bränd kalk kronor	kalkstensmjöl kronor
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

underhållskalkning

med 1,500 kilogram calciumoxid i cirkulation

med järnvägsfrakt för kilometer	å lerjord	å mossjord
	bränd kalk kronor	kalkstensmjöl kronor
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 stode i samtrafik med statsbanorna, erlades utom frakten ett frakttillägg af 5 öre för hvarje 100 kilogram för hvarje enskild bana, öfver hvilken kalken transporterades. Vid vissa dylika banor belöpte sig emellertid sagda frakttillägg till 7—8 öre. Det vore tydligt, hvilken kännbar utgift sådant frakttillägg komme att tillskynda konsumenten, helst ofta hände, att kalken måste fraktas öfver flera enskilda banor. Genom sådana frakttillägg kunde till och med, då väglängden ej mer än obetydligt öfverstege 100 kilometer, frakten uppgå till hälften af varans värde.

Landtbruksstyrelsen ansåge det icke vara möjligt att beräkna, huru hög fraktkostnad kalken i allmänhet kunde draga, då detta berodde på dess värde på förbrukningsplatsen, hvilket växlade snart sagdt i obegränsad mån. På sätt af den bifogade utredningen framginge, vore kalkens verkan så mångfaldig och så olika, beroende på beskaffenheten af jordarten och den växt, som skulle odlas, på ändamålet med kalkningen m. m., att man i allmänhet endast syntes kunna säga, att kalkningen vore af så stor betydelse och behöfde så allmänt användas, att det vore ett viktigt önskemål att från statens sida gjordes hvad på den kunde ankomma, för att kalken skulle blifva så allmänt använd för jordbruksändamål, som omständigheterna påkallade. Vidsträckta arealer af öfritt odlingsbara mossmarker erfordrade endast kalk för att sedan kunna

med ekonomisk fördel odlas. Mången fastmarksåker förmådde ej bära ens en medelmåttig klöfverskörd och lämnade således endast låg afkastning, därför att kalkbrist vore för handen och jordinnehafvaren ansåge det med nuvarande frakter för dyrt att anskaffa den behöfliga kalken.

Om också en fullt exakt beräkning härutinnan icke låte sig verkställa, ansåge 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, har landtbruksstyrelsen, som icke ansett sig hafva anledning att ingå i bedömande af frågan från statsfinansiell eller samfärdselsynpunkt, i underdånighet hemställt, att, försåvidt Kungl. Maj:t skulle vid pröfning af ärendet i hela dess vidd finna hinder däremot icke möta, 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 fraktbeloppet för kalk, som å statens eller enskilda järnvägar forslades och vore afsedd för jordbrukets behof.

Den 15 september 1906 har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen ej mindre att anmoda vederbörande förvaltningar för de enskilda järnvägarna inom riket att inkomma med yttrande, huruvida de vore villiga medgifva, att i samtrafik frakten för artikeln kalk finge, då minst 10,000 kg. lastades på en vagn, utgå med 30 procent under tariffen 12, än äfven till Kungl. Maj:t inkomma med de sålunda infortrade yttrandena äfvensom förnyadt eget underdånigt utlåtande rörande förevarande ärende i dess helhet, innefattande jämväl utredning angående de under senare år inträffade förhållanden, som ansåges böra öfva inverkan på frågans bedömande. Järnvägsstyrelsen afgaf sitt utlåtande den 29 november 1906 och öfverlämnade därvid inkomna yttranden från förvaltningarna för de enskilda järnvägarna. Af dessa yttranden hade järnvägsstyrelsen funnit, att det alldeles öfvervägande antalet järnvägar bestämdt motsatte sig den ifrågasatta nedsättningen till 30 procent under tariffen 12, hvilken nedsättning förmenats komma att medföra förlust för järnvägarna, särskildt med hänsyn till förväntade ökade aflöningskostnader. En del järnvägar hade till och med uttalat, att den för närvarande gällande frakten numera icke ansåges betäcka järnvägarnas omkostnader.

Järnvägs-
styrelsens ut-
låtande den
29/11 1906.

Järnvägsstyrelsen har vidare anfört, att bifall till den ifrågasatta nedsättningen endast lämnats af Gäfle—Dala, Karlskrona—Växjö, Kinnekulle—Lidköpings, Södra Dalarnas, Siljans, Sala—Gysinge—Gäfle, Uddevalla—Vänern—Herrljunga, Uddevalla—Lelångens och Varberg—Borås järnvägar samt några smärre banor, af hvilka en del enligt uppgift icke kunde påräkna några afsevärda transporter af kalk.

Under sådana omständigheter och då det med hänsyn till de af vederbörande styrelser anförda skälen för afslag icke i detta fall syntes böra ifrågakomma, att Kungl. Maj:t begagnade sig af den rätt att fastställa särskilda afgifter för gods i samtrafik, som Kungl. Maj:t vid fastställandet af taxor för transporter å enskilda järnvägar förbehållit sig, syntes det få anses omöjligt att i samtrafik genomföra någon nedsättning af gällande frakter för kalk, utan att vederbörande järnvägar på lämpligt sätt erhöles ersättning, motsvarande fulla beloppet af den lidna inkomstminskningen.

Hvad därefter beträffade transporter af kalk i statens järnvägars egen trafik, har järnvägsstyrelsen framhållit, att den inkomst, statens järnvägar erhöles enligt nuvarande bestämmelse, att frakten skulle utgå med 20 procent under tariff 12 med afdrag af 1 krona per vagn för hvarje påbörjad femtiotal km. (se bil. I d), på det allra närmaste motsvarade frakten enligt den ifrågasatta tariffen, 30 procent under tariff 12. Detta framginge af följande tabell, uti hvilken i den förra kolumnen upptagits nuvarande frakten för 100 kg. — under förutsättning att, såsom nästan alltid vore fallet, vagn lastades med 10 ton — och i den senare den ifrågasatta nya frakten:

10 km.	5 öre	6 öre.
20 »	7 »	7 »
30 »	9 »	9 »
40 »	11 »	11 »
50 »	13 »	13 »
100 »	20 »	20 »
150 »	27 »	26 »
200 »	31 »	31 »
300 »	40 »	40 »
400 »	48 »	49 »
500 »	56 »	58 »
600 »	65 »	67 »

Af denna sammanställning framginge, att de ändringar af frakterna, än förhöjningar, än nedsättningar, som skulle uppstå genom ersättande å statens järnvägar af den nuvarande tariffen genom den ifrågasatta nya, vore synnerligen oväsentliga. Då därtill komme, att det nuvarande beräkningssättet vore lättare att tillämpa, för den händelse att någon nedsättning af frakterna på enskilda järnvägar icke företoges, hade järnvägsstyrelsen ansett sig böra afstyrka den ifrågasatta fraktberäkningen för kalk enligt tariff 12 med afdrag af 30 procent.

Då emellertid Kungl. Maj:t ålagt järnvägsstyrelsen att afgifva förnyadt underdånigt utlåtande rörande förevarande ärende i dess helhet, hade järnvägsstyrelsen, som af landtbruksstyrelsens underdåniga utlåtande i ärendet fått den uppfattningen, att en nedsättning af gällande frakter för kalk för jordbrukets behof vore i hög grad önskvärd, ansett sig böra företaga en undersökning, huruvida styrelsen möjligen för statens järnvägars del skulle kunna tillstyrka ett större afdrag å frakten än det nuvarande af 1 krona per vagn för 50 km., utan att därigenom uraktlåta att taga skyldig hänsyn till nämnda järnvägars finansiella resultat.

Under år 1904 transporterades å statens järnvägar 92,960 ton kalk för jordbrukets behof, hvaraf 23,479 ton i egen trafik och 69,481 ton i samtrafik. Antalet tonkilometer hade beräknats till 8,350,000 och fraktinkomsten å statens järnvägar till omkring 170,000 kronor eller, med afdrag af restitutionen, till omkring 148,000 kronor. Beträffande utgifterna bestode de i första rummet af kostnaderna för vagnarnas framdragande och underhåll samt för erforderlig tågpersonal, hvilka beräknats till 4,7 öre per vagnkilometer. Då emellertid kalkvagnarna alltid måste återgå tomma, uppstode samma utgift för återfärden, tillsammans alltså 9,4 öre per vagnkilometer eller, då regelbundet 10 ton lastats på hvarje vagn, äfven på dem, hvilkas bärighet vore större, 0,94 öre per tonkilometer. Hela kostnaden för vagnarnas framdragande och underhåll samt för erforderlig tågpersonal hade alltså år 1904 uppgått till omkring 78,000 kronor.

Förutom detta belopp måste emellertid på kalktransporterna läggas större delen af ett belopp, motsvarande ränta och amortering å anskaffningskostnaden för de begagnade vagnarna. Förhållandet vore nämligen, att kalk på grund af nödvändigheten att fullkomligt utestänga väta måste transporteras i vagnar af en alldeles särskild konstruktion, som icke lämpade sig för några andra transporter. Detta framginge, bland annat, af att kalkvagnarna endast från början af mars till början af maj och från midten af juni till midten af augusti användes i den utsträck-

ning, som för vanliga vagnar kunde betraktas såsom normal, under det att under den öfriga delen af våren, sommaren och hösten 15 à 40 procent och under vintern 50 à 85 procent af kalkvagnarna stode utan användning. Antoges det belopp, som behöfdes till betäckande af ränta och amortering å anskaffningskostnaden, 1,067,000 kronor för de år 1904 befintliga 350 kalkvagnarna, till 7 procent däraf eller i rundt tal 75,000 kronor, kunde enligt järnvägsstyrelsens åsikt högst en tredjedel af denna summa läggas på kalkfrakten för bergsbrukets behof eller för byggnadsändamål, och måste således transportererna för jordbrukets behof år 1904 belastas med minst 50,000 kronor.

Lade man detta belopp till berörda 78,000 kronor, så vore det tydligt, att nämnda fraktinkomst för kalk för jordbrukets behof, 148,000 kronor år 1904, i det allra närmaste åtgått till bestridande af direkta utgifter och lämnat ett ytterst obetydligt belopp öfver såsom bidrag till järnvägarnas mångahanda öfriga kostnader, för banunderhåll, banbevakning, allmän förvaltning, expedition, vagnväxling m. m., och naturligtvis intet bidrag till ränta å anläggningsskapitalet. Det vore till och med fara värdt, att framdeles, då aflöningsarna och möjligen äfven kolprisen komme att stiga, fraktinkomsterna skulle visa sig otillräckliga att betäcka de direkta kostnaderna för kalktransporterna och således förorsaka statens järnvägar ren förlust.

Under sådana förhållanden syntes den enda utvägen att tillgodose jordbrukets behof att erhålla kalk till billigare pris, än hittills varit möjligt, vara den af Riksdagen ifrågasatta, att bevilja viss restitution, att utgå af statsmedel. Huru en dylik restitution borde beräknas berodde i så fall uteslutande af jordbrukets behof, och därvid behöfde icke järnvägarnas driftkostnader och de i samband därmed stående ordinarie fraktbeloppen vara ensamt afgörande.

Den kostnad för staten, som en dylik restitution skulle föranleda, berodde naturligen på det sätt, hvarpå restitutionen afpassades, och därvidlag måste äfven tagas i betraktande, att en större restitution kunde antagas medföra större trafikökning än en mindre. Fraktinkomsten enligt gällande tariff för kalk för jordbrukets behof å statens järnvägar uppginge såsom nämndt till omkring 170,000 kronor; lades därtill frakterna å enskilda järnvägar samt för kalk för bergsbrukets behof, syntes sammanlagda nuvarande fraktinkomsten för kalk för jord- och bergsbrukets behof kunna uppskattas till approximativt 350,000 kronor per år.

Skulle en restitution af statsmedel komma att beviljas, syntes det järnvägsstyrelsen icke vara någon anledning att bibehålla den nuvarande restitutionen från statens järnvägars sida, hvilken i så fall, förutom

att den ensidigt gynnade trafikanter, som kunde begagna statsbanorna, endast skulle innebära en dubbel bokföring, och hvilken för öfrigt, såsom ofvan framhållits, framdeles sannolikt komme att förorsaka statens järnvägar direkt förlust. I hvarje fall vore den nuvarande bestämmelsen, enligt hvilken restitutionen skulle utgå med visst belopp per vagn, lastad med minst 10 ton, oafsedt om större kvantitet inlastats, olämplig och ägnad att föranleda missbruk. Den ledde nämligen till att en person, som försände t. ex. 30 ton kalk 75 km., erhöle 6 kronor i restitution, om han begagnade tre vagnar, men endast 4 kronor, om han lastade in kalken på två vagnar. Detta stode ju i direkt strid med järnvägarnas intresse att få vagnarna lastade så väl som möjligt, och det hade faktiskt visat sig, att i de befintliga kalkvagnar, som kunde bära 16 ton, regelbundet endast 10 ton inlastades.

En eventuell restitution borde naturligen utbetalas genom vederbörande stationer, vare sig de låge vid statens eller enskilda järnvägar. Det förefunnes sedermera ingen svårighet att, under förutsättning att järnvägsstyrelsen bemyndigades utfärda erforderliga kontrollföreskrifter, ordna all redovisning och kontroll samt erforderlig afräkning med enskilda järnvägar genom järnvägsstyrelsens kontrollkontor, hvarefter det sammanlagda restituerade beloppet syntes lämpligen månadsvis kunna godtgöras statens järnvägar af en enda myndighet, t. ex. statskontoret.

Med stöd af hvad järnvägsstyrelsen sålunda anfört har styrelsen hemställt, att, för den händelse, Kungl. Maj:t skulle finna skäl vidtaga åtgärder för att emottagare af kalk, kalksten och märgel för jord- eller bergsbrukets behof måtte af särskildt utanordnade medel erhålla restitution å järnvägsfrakten i större omfattning än nu vore stadgad, Kungl. Maj:t måtte därvid dels upphäfva föreskriften i nådiga brevet den 29 maj 1896 om restitution af frakt för kalk o. d. för jord- eller bergsbrukets behof, dels föreskrifva, att restitutionen skulle äga rum genom vederbörande järnvägsstation och under iakttagande af de kontrollföreskrifter, järnvägsstyrelsen skulle äga utfärda.

Karta.

Till åskådliggörande af belägenheten af förekommande kalktillgångar har jag låtit genom Sveriges geologiska undersökning utarbete en karta, som torde få bifogas detta protokoll.

*Departements-
chefens
yttrande.*

Af den redogörelse, jag här lämnat, för de sträfvanden, som under en följd af år varit riktade på att genom nedbringandet af järnvägsfrakterna å kalk sätta landets jordbrukare i tillfälle att i större utsträckning än hittills i allmänhet varit fallet tillgodogöra sig de många fördelar, hvilka en kalkning af jorden erbjuder, framgår tydligt den stora betydelse, man med rätta fäster vid en tillfredsställande lös-

ning af denna fråga. En rik erfarenhet har visat, att häri ligger en af de viktigaste förutsättningarna för att det nu med lifligt intresse omfattade arbetet på att bringa vårt lands stora, hittills så godt som värdelösa mossar under lönande kultur, skall krönas med framgång, i det att den nybrutna, mer eller mindre oförmultnade mossjorden endast genom riklig kalktillförsel kan sättas i det fysikaliska skick, att den genom tillfredsställande skördar betalar odlingskostnaderna och lämnar odlaren skälig ersättning för påförda gödselmedel m. m. Äfven i den gamla åkerjorden måste tillgången på kalk vara riklig, för att de stora mängder näringsämnen, hvilka i naturlig och konstgjord gödsel vid det nutida rationellt bedrifna jordbruket tillföras densamma, skola kunna af växterna fullt tillgodogöras. Då kalkningen vidare genom åstadkommande äfven af andra betydelsefulla kemiska omsättningar och förändringar i jorden gör densamma luckrare och mera lättbrukad, varmare och mera drifvande, ökar dess absorptionsförmåga, påskyndar den under inflytande af olika mikroorganismer pågående viktiga salpeterbildningen, oskadliggör särskildt i mossjord ofta förekommande skadliga föreningar, hvilka i många fall kunna förtaga verkan af den rikligaste gödsling, och sålunda i flera afseenden utöfvar ett lifgifvande inflytande på all odlad jord, är det uppenbart, att man uti kalken har ett det allra viktigaste jordförbättringsmedel och att en underlättad tillgång därtill skulle väsentligt höja den svenska jordens afkastningsförmåga och sålunda befordra ett viktigt statsintresse. Det förhållandet att stora delar af vårt land sakna kalkförekomster, under det andra hafva riklig tillgång därpå och att just de områden, hvilka inrymma de största ännu ouppodlade mossarna, i regel äro de kalkfattigaste utgör enligt mitt förmenande kraftigt talande skäl för vidtagande af särskilda åtgärder från statens sida för att åt dessa kalkfattiga trakter bereda möjlighet att i nödig utsträckning begagna sig af ifrågavarande jordförbättringsmedel. Att de långa afstånden och därpå följande dryga fraktkostnader i förhållande till varans värde skola verka i hög grad hämmande i detta afseende, är uppenbart.

Beträffande det sätt, hvarpå ifrågavarande önskemål lämpligen skulle kunna förverkligas, har Riksdagen i sin förberörda skrifvelse anvisat två olika vägar för ernående af målet, den ena fraktnedsättning och den andra restitution medelst för ändamålet anslagna statsmedel. I fråga om den förstnämnda eller fraktnedsättning har dock Riksdagen som sin mening uttalat, att densamma icke syntes kunna sträckas utöfver den gräns, som järnvägsstyrelsen angifvit i sin underdåniga skrifvelse den 20 mars 1899, nämligen en fraktsats, som med 30 procent under-

stege tariffen 12 i gällande frakttaxa. Järnvägsstyrelsen har också i nyss berörda skrivelse framhållit, att man med tillämpning af denna fraktbestämmelse uppnått den gräns, där vid transport å långa afstånd eller i samtrafik med enskilda järnvägar fraktinkomsten knappast kunde täcka transportkostnaden utan rent af understege densamma.

Under de år, som förflutit, sedan detta uttalande gjordes, hafva emellertid — såsom ock framgår, bland annat, af styrelsernas för de enskilda järnvägarna i ämnet senast afgifna yttranden — järnvägarnas driftkostnader af olika skäl icke oväsentligt ökats. Grundad anledning finnes också att antaga, att så fortfarande kommer att blifva fallet. En följd häraf har blifvit, att de enskilda järnvägarnas förvaltningar nu ställa sig ännu mera motvilliga mot ytterligare fraktnedsättning, än fallet var år 1899. Vid dessa förhållanden torde det, såsom äfven järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 29 november 1906 framhållit, numera få anses omöjligt att i samtrafik eller öfverhufvud såvidt angår de enskilda järnvägarna genomföra någon nedsättning af gällande frakter för kalk. Att detta oaktadt vid transport å statsbanorna tillämpa den ifrågasatta fraktberäkningen enligt tariff 12 med afdrag af 30 procent, synes mig på de af järnvägsstyrelsen anförda skäl icke böra ifrågakomma, och i denna min uppfattning har jag ytterligare styrkts vid mina öfverläggningar i ämnet med statsrådet och chefen för civildepartementet. Fullgoda skäl hafva ock af järnvägsstyrelsen anförts mot, att erforderlig ytterligare lindring i här ifrågavarande transportkostnader beredes genom att höja beloppet af den restitution, som vid transport å statsbanorna nu utgår af trafikmedel, ett sätt för beredande af fraktlindring, som dessutom redan af den anledningen, att det ensidigt gynnar endast trafikanter af statens järnvägar, icke kan få den räckvidd, som här afses.

Under dessa förhållanden och då det mål, man här vill nå, en allmän höjning af den svenska jordens afkastning, är af betydelse icke endast för den enskilde jordbrukaren utan för landet i dess helhet, tvekar jag icke att tillråda anlita det af den andra af Riksdagen anvisade utvägen till målets vinnande eller att viss del af fraktafgiften må utgå från särskildt för ändamålet anvisadt statsanslag.

Såsom stöd för denna min uppfattning tillåter jag mig att äfven åberopa, hurusom Riksdagen, under framhållande af kalkens stora värde såväl vid läggandet af nya jordområden under kultur som vid bevarandet af den redan odlade jordens bördighet, uppställt beredandet af ökade tillfällen för landets jordbruksidkande befolkning att tillgodogöra sig ifrågavarande viktiga medel för höjandet af jordens afkastning såsom ett betydelsefullt mål, för hvars vinnande landet i dess helhet bör medverka. Hvad Riksdagen i sammanhang härmed anført om de ökade

statsinkomster, som en höjning af jordens afkastning bör kunna medföra, om de ökade fraktinkomster i fråga om åtskilliga artiklar, som en med det förbättrade jordbruket större såväl produktion som konsumtion skulle föranleda, samt om de ökade tillfällena till arbete och förtjänst, som skulle yppa sig för olika klasser af befolkningen, torde innefatta ytterligare bevis för lämpligheten af att i detta fall anlita den direkta anslagsvägen.

Om vid bedömandet af föreliggande fråga nu angifna synpunkter få göra sig gällande, synes det mig äfven vara en oafvislig fordran, att trafikanter af enskilda järnvägar i här ifrågasatt hänseende blifva likställda med dem, som anlita statsbanorna. Det skulle nämligen onekligen ligga en kännbar orättvisa i att bereda endast dessa senare en fördel af sådan beskaffenhet som den här ifrågasatta, medan åter de många, hvilka begagna sig af enskilda järnvägar, skulle komma i en ofördelaktig undantagsställning. De bestämmelser, som i förvarande hänseende komma att träffas, böra sålunda tillämpas icke blott å statsbanorna utan äfven å enskilda järnvägar och beträffande dessa senare icke endast i samtrafik med statens järnvägar eller med andra enskilda järnvägar öfver statsbanorna utan äfven vid transporter, som icke beröra dessa sistnämnda, därvid dock, i de fall då frakten icke utgår efter meranämnda undantagstariff (se bil. I e), hvilket för närvarande är händelsen vid vissa enskilda järnvägar, statsbidraget torde böra beräknas såsom om denna tariff tillämpats. Några betänkligheter mot att åt här ifrågasatta förmån gifva nu angifna räckvidd på grund af svårighet att utöfva kontroll öfver sändningar, som transporteras lokalt å enskilda järnvägar eller i sådan samtrafik, som icke granskas af statens järnvägars kontrollkontor, torde, enligt hvad jag hos järnvägsstyrelsen inhämtat, icke behöfva uppstå.

Samma uppfattning angående utsträckningen af omförmälda förmån har ock uttalats i Riksdagens skrifvelse i ämnet, däruti framhållits, att verkan af den ifrågasatta restitutionen skulle blifva allt för otillräcklig, därest densamma skulle afse allenast fraktafgifter å statens järnvägar.

Hvad angår storleken af det bidrag, hvarmed staten synes böra delta i fraktkostnadernas täckande, tillåter jag mig till en början påpeka, att det onekligen vore önskvärdt att vid dess bestämmande kunna utgå från det maximipris för kilogram ren kalk, vid hvilket kalkning, där sådan befundes behöflig, under alla förhållanden med fördel kunde verkställas. Statsbidraget borde då bestämmas så, att kalkpriset å de

olika orterna därigenom kunde nedbringas till öfverensstämmelse med detta maximipris. Att finna ett sådant pris låter sig emellertid, såsom äfven af den i ärendet förebragta utredningen framgår, icke göra, enär ej endast kalkhalten i skilda slag af kalk är synnerligen växlande utan äfven olika jordarter och olika växtslag fordra påförande af mycket olika mängder kalk. Frågan måste således bedömas utan en sådan utgångspunkt. Svenska mosskulturföreningen och det öfvervägande flertalet af landets hushållningssällskap hafva nu hemställt om en nedsättning med 50 procent under tariff 12 i gällande frakttaxa (se bil. I c), hvilken nedsättning motsvarar en fraktafgift, som med omkring 37,5 procent understiger den för närvarande vid större sändningar tillämpade, med 20 procent under tariff 12 utgående fraktsatsen. Å andra sidan har Riksdagen i sin förenämnda skrifvelse, med framhållande att, innan någon utredning föreläge, det vore för tidigt att uttala sig om storleken af det belopp, som borde restitueras, dock påpekat, att det syntes Riksdagen, som om den i Danmark medgifna restitutionen af i regel $\frac{2}{3}$ eller 66,6 procent af gällande fraktafgift vore väl afvägd. Tillämpad på nuvarande svenska förhållanden skulle en sålunda beräknad fraktlindring motsvara en nedsättning i fraktsatserna med omkring 73 procent under tariff 12 (se bil. I f). För min del anser jag mig i anledning af hvad Riksdagen sålunda ifrågasatt böra framhålla, att, hvad Danmark beträffar, rätten till restitution där dels endast afser vissa mindre gynnsamt lottade delar af landet, dels ock är kringgårdad med åtskilliga på specifikt danska förhållanden grundade bestämmelser, som icke oväsentligt begränsa statens utgifter för ändamålet, men som icke rätt väl låta sig öfverflyttas på våra förhållanden. Den i anledning af Riksdagens skrifvelse förebragta utredningen har ej heller gifvit anledning antaga, att en så långt gående fraktlindring som den i Danmark medgifna, ehuru naturligtvis synnerligen gynnsam för jordbruket, äfven från de andra synpunkter, från hvilka frågan jämväl måste skärskådas, skulle vara lämplig i Sverige. Vid sådant förhållande synes mig så mycket större betydelse böra tillmätas den omständigheten, att mosskulturföreningen och hushållningssällskapen, som väl få antagas besitta en på praktisk erfarenhet grundad, så vidt det låter sig göra, tillförlitlig kännedom om i hvad mån ett nedbringande af de med jordens kalkning förbundna kostnaderna under här i landet allmänt gängse förhållanden kan anses af behovet påkalladt, funnit sig böra föreslå en icke obetydligt mindre fraktlindring. På grund häraf och då det, enligt hvad jag ofvan anført, icke låter sig göra att, såsom Riksdagen i sin skrifvelse ifrågasatt, åstadkomma någon fördelning af fraktlindringen på dels nedsättning

i gällande fraktafgifter och dels restitution af en del af dem, utan endast sistnämnda, för statsverket mera betungande åtgärd här torde kunna ifrågakomma, har det synts mig lämpligast och riktigast att stanna vid den fraktlindring, som mosskulturföreningen och landets hushållningssällskap ansett tillfyllestgörande. Därvid har jag dock funnit mig böra föreslå, att den del af fraktbeloppet, som staten skulle komma att erlägga, måtte afrundas uppåt till jämnt 40 procent af nu tillämpade, med 20 procent under tariff 12 utgående fraktsats, i hvilket fall mottagarens fraktkostnad skulle komma att belöpa sig till 60 procent af sistnämnda fraktsats (se bil. I g). Med en sådan anordning skulle vid transport å så lång vägsträcka som t. ex. 300 kilometer frakten för mottagaren icke uppgå till högre belopp än 2 kronor 80 öre per ton, hvilken förhöjning i priset på själfva varan ej torde behöfva afhålla någon jordbrukare från att kalka sin jord i den utsträckning, förhållandena kräfva.

På korta afstånd anser jag denna lindring i fraktkostnaderna icke vara af behofvet påkallad utan torde böra bestämmas, att bidrag af statsmedel till täckande af viss del af ifrågavarande fraktkostnader lämnas, först då frakten enligt nu tillämpade tariff 12 med afdrag af 20 procent öfverstiger en krona per ton, hvilket inträffar vid transport å minst 40 kilometer, samt att bidraget därefter begränsas så, att mottagarens fraktkostnader oaktadt restitutionen aldrig komma att understiga nämnda belopp. Under dessa förhållanden skulle den föreslagna fraktlindringen först vid järnvägstransport å omkring 70 kilometer komma att fullt tillgodonjutas.

Enligt Kungl. Maj:ts i det föregående omförmälda beslut den 29 maj 1896 medgifves fraktnedsättning med 20 procent under tariff 12 endast vid sändning af minst 10 ton å hvarje vagn. Samma bestämmelse angående den transporterade varans kvantitet synes mig böra uppställas såsom villkor för erhållande äfven af här föreslagna lindring i fraktkostnaderna. Någon fara för att landets mindre jordbrukare, hvilka kanske vid inköp af ifrågavarande jordförbättringsmedel icke äro i behof af så stor kvantitet som den ofvannämnda, härigenom skulle komma i en ofördelaktig undantagsställning, synes mig icke förefinnas, då två eller flera personer lätt kunna förena sig om gemensamt inköp. Skulle det för öfrigt vid transport af mindre kvantiteter än 10,000 kilogram, till följd af gällande undantagstariff och eventuellt statsbidrag, ställa sig förmånligare för befraktaren att erlägga frakt för fullt 10,000 kilogram, torde hinder därför ej möta — ett dylikt tillvägagångssätt lär redan nu användas.

Såsom af det föregående framgår, äger för närvarande mottagare af kalk i fulla vagnslaster å minst 8,000 kilogram restitutionvis återbekomma en krona för hvarje begynnande femtiotal kilometer, som vagnen tillryggalagt å statens järnvägar. I öfverensstämmelse med hvad järnvägsstyrelsen hemställt och äfven Riksdagen framhållit som lämpligt, anser jag denna förmån, som uteslutande kommer trafikanter af statsbanorna till godo, böra upphöra, om mitt här framställda förslag vinner Kungl. Maj:ts och Riksdagens bifall.

Landtbruksstyrelsen har i sitt ofvan omförmälda, senast afgifna utlåtande riktat uppmärksamheten på det kännbara frakttillägg, som i form af så kallade banavgifter måste erläggas, då transporten berör en eller flera i samtrafik med statsbanorna stående enskilda järnvägar. Beträffande dessa banavgifter tillåter jag mig i detta sammanhang erinra, hurusom de i regel utgå i samtrafik för hvarje af sändningen berörd enskild järnväg såsom ett tillägg till frakten med 5 öre för hvarje 100 kilogram af sändningens vikt. Dock finnas härifrån vissa undantag, i det att en del enskilda järnvägar erhållit rätt att uppbära mer än en banavgift. Detta har berott därpå, att dessa banor hafva lokala taxor, som äro högre än statens. Då nu i samtrafik på *hela* transportsträckan tillämpas statsbanornas tariffer med deras med transportens längd fallande skala, blir däraf följd, att ifrågavarande enskilda järnvägars andel af samtrafiksfrakten blir icke oväsentligt lägre än om frakten på dessa järnvägar beräknas efter deras lokala taxor. Såsom ersättning för den förlust, som vållas dem genom tillämpning af samtrafikstaxan, hafva de därför vid sitt inträde i samtrafiken fordrat att utom den vanliga, på järnvägen ifråga fallande banavgiften erhålla extra dylik afgift. Enligt hvad jag inhämtat, godkännes dock dylik fordran af järnvägsstyrelsen endast för såvidt den på järnvägen för en viss sträcka fallande andelen af samtrafiksfrakten, ökad med de ifrågasatta banavgifterna, icke öfverstiger den enligt järnvägens lokala taxa beräknade afgiften för samma sträcka.

I de fall, där, enligt hvad jag i det föregående föreslagit, en del af fraktkostnaden skulle komma att betalas af statsmedel, synes mig så böra äga rum äfven med dessa banavgifter, där de förekomma. Mottagarens fraktkostnader skulle i motsatt fall till och med på jämförelsevis korta vägsträckor mången gång kunna springa upp till så betydliga belopp, att den förut föreslagna fraktr restitutionen komme att förlora en stor del af sin betydelse. Emellertid torde icke under några förhållanden större statsbidrag böra utbetalas än att mottagarens fraktkostnad, banavgift däri inberäknad, uppgår till minst en krona per ton.

Uppenbart synes mig vara, att alla slag för jordbruksändamål afsedd kaustik kalk (släckt eller osläckt), kalkstensmjöl och mägerl böra — i öfverensstämmelse med hvad som äfven Riksdagen i sin skrifvelse framhållit — inbegripas i här föreslagna förmåner, därvid dock mottagaren för att komma i åtnjutande af dem synes mig böra styrka, att den transporterade varan skall användas till kalkning af hans jord.

I sin förut åberopade skrifvelse har Riksdagen framhållit, att de lindringar i fraktkostnaderna för kalk, som möjligen kunde åvägabringas, borde, liksom den af Kungl. Maj:t år 1896 medgifna fraktlindringen, komma icke endast jordbruket utan äfven bergsbruket till godo. Efter samråd med statsrådet och chefen för finansdepartementet har jag emellertid ansett mig icke böra upptaga denna tanke. Såsom af det förut sagda framgår, har nämligen den för jordbruket önskliga storleken af den ifrågasatta fraktlindringen visat sig icke kunna ernås på den nyssnämnda år anlidade vägen af direkt fraktnedsättning utan har därför måst föreslås utvägen att äska särskildt anslag. Sistnämnda utväg lämpar sig emellertid uppenbarligen endast under förutsättning, att det ändamål, för hvilket anslaget skall användas, innebär ett mera allmänt intresse. Ett sådant allmänt intresse föreligger ju också otvetydigt, så länge det gäller att för odlingen vinna nya områden eller att öka redan odlade områdets förmåga att bära skördar. I fråga om bergsbruket spelar emellertid kalken ej samma roll, så nödig den än är för detsamma. Något allmängiltigt behof att låta den nu ifrågasatta fraktlindringen omfatta äfven kalk, som är afsedd för bergsbruket, torde således icke föreligga utan böra beträffande detta, de nuvarande bestämmelserna fortfarande kvarstå oförändrade.

Beträffande det tillvägagångssätt, genom hvilket den af mig föreslagna fraktlindringen skulle bringas till genomförande, har jag intet att erinra mot hvad järnvägsstyrelsen föreslagit; och har jag förvissat mig om, att den afräkning med statskontoret, detta tillvägagångssätt förutsätter, utan olägenhet kan ske på sätt styrelsen angifvit, äfven i de fall då fråga är om fraktbelopp för kalk, som fraktats å enskilda järnvägar.

Vid beräkning af storleken af det belopp, som, under af mig i det föregående angifna förutsättningar, för här ifrågavarande ändamål skulle befinnas erforderligt, har jag utgått från uppgifter, som af järnvägsstyrelsen lämnats mig angående kalkfrakterna för år 1905. Bruttoinkomsten af dem uppgick nämnda år å samtliga statens och

enskilda järnvägar till sammanlagdt omkring 450,000 kronor, i hvilket belopp förut omförmälda banafgifter ingå med omkring 75,000 kronor. Om af återstoden, 375,000 kronor, 40 procent eller 150,000 kronor skulle erläggas af statsmedel och därtill ytterligare lades ofvannämnda banafgifter, 75,000 kronor, skulle sammanlagda statsbidraget uppgå till 225,000 kronor. Då emellertid i nämnda 450,000 kronor äro inberäknade dels inkomsterna af frakt och banafgifter för kalk, som icke varit afsedd för jordbruksändamål, dels frakt och banafgifter för transporterade mängder under 10,000 kilogram, dels slutligen alla transporter å mindre än omkring 40 kilometer, har det syntts mig, att det för nu ifrågavarande ändamål erforderliga beloppet, äfven då hänsyn toges till den ökning i de transporterade kalkmängderna, som torde blifva en följd af de nedsatta fraktkostnaderna, icke bör behöfva för år 1908 beräknas högre än till 200,000 kronor. Enär det dock icke på förhand med visshet kan afgöras, huruvida nämnda summa kommer att visa sig fullt tillräcklig, och då därtill kommer, att medel för ändamålet alltid måste finnas tillgängliga, finner jag det vara nödvändigt, att beloppet anvisas såsom förslagsanslag.

På grund af hvad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att, *för restitution af viss del af fraktkostnaderna vid transport å järnväg af kalk, kalkstensmjöl och märtel för jordbrukets behof*, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med af mig här ofvan angifna allmänna grunder, på extra stat för år 1908 anvisa, såsom förslagsanslag, 200,000 kronor.

Hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däruti statsrådets öfriga ledamöter instämde, behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla samt förordnade, att i enlighet därmed proposition skulle till Riksdagen aflätas, så lydande, som bilaga III till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Abr. Unger.

Bil. I.

Fraktsatser för 100 kg. kalk vid transport i vagnslast på 10 ton.

Kilometer	a	b	c	d	e	f		g	
	Närmast före 1889 års taxa	Tariff 12	Tariff 12 — 50 %	Nu utgående frakt å statsbanorna	Tariff 12 — 20 %	1899 års Riksdag Mottagarens frakt-kostnad: $\frac{1}{3}$ af c	Statsbidrag: $\frac{2}{3}$ af e	Föreliggande proposition Mottagarens frakt-kostnad: 60 % af e*)	Statsbidrag: 40 % af e**)
	öre	öre	öre	öre	öre	öre	öre	öre	öre
10	7	8	4	5	6	2	4	6	—
20	10	10	5	7	8	3	5	8	—
30	13	13	7	9	10	3	7	10	—
40	15	15	8	11	12	4	8	10	2
50	18	18	9	13	14	5	9	10	4
60	21	20	10	14	16	5	11	10	6
70	23	22	11	16	18	6	12	11	7
80	26	24	12	17	19	6	13	11	8
90	28	26	13	19	21	7	14	13	8
100	28	28	14	20	22	7	15	13	9
110	30	30	15	21	24	8	16	14	10
120	31	32	16	23	26	9	17	16	10
130	33	33	17	23	26	9	17	16	10
140	34	35	18	25	28	9	19	17	11
150	36	37	19	26	30	10	20	18	12
160	38	38	19	26	30	10	20	18	12
170	38	40	20	28	32	11	21	19	13
180	40	41	21	29	33	11	22	20	13
190	41	43	22	30	34	11	23	20	14
200	42	44	22	31	35	12	23	21	14
210	43	45	23	31	36	12	24	22	14
220	45	47	24	33	38	13	25	23	15
230	46	48	24	33	38	13	25	23	15
240	47	50	25	35	40	13	27	24	16
250	48	51	26	36	41	14	27	25	16
260	49	52	26	36	42	14	28	25	17
270	50	53	27	36	42	14	28	25	17
280	51	55	28	38	44	15	29	26	18
290	53	56	28	39	45	15	30	27	18
300	54	57	29	39	46	15	31	28	18
310	54	58	29	39	46	15	31	28	18
320	56	60	30	41	48	16	32	29	19
330	57	61	31	42	49	16	33	29	20
340	58	63	32	43	50	17	33	30	20
350	59	64	32	44	51	17	34	31	20
360	60	65	33	44	52	17	35	31	21
370	61	66	33	45	53	18	35	32	21
380	62	68	34	46	54	18	36	32	22
390	63	69	35	47	55	18	37	33	22
400	64	70	35	48	56	19	37	34	22
450	70	77	39	53	62	21	41	37	25
500	74	83	42	56	66	22	44	40	26
600	85	96	48	65	77	26	51	46	31
700	95	109	55	73	87	29	58	52	35
800	106	122	61	82	98	33	65	59	39
900	116	135	68	90	108	36	72	65	43
1,000	126	148	74	98	118	39	79	71	47

*) Dock ej då frakten för 100 kilogram icke öfverstiger 10 öre. **) Statsbidrag utgår först då frakten för 100 kilogram öfverstiger 10 öre.

Bil. II.

»Afskrift.

P. M.

rörande kalks användning på olika jordarter och kostnaderna därför.

Kalkens stora betydelse för jordbruket i sin helhet torde vara så allmänt bekant, att det egentligen är öfverflödigt att närmare ingå därpå, men då vi i detta sammanhang vilja något utreda frågan om kostnaderna för ett tillförande af detta ämne på olika jordslag, kan det möjligen ej vara ur vägen att först med några ord beröra kalkningens fördelar.

Kalk hör, som bekant, till de för våra kulturväxter oundgängliga näringsämnen, och om det alldeles saknas i jorden, är det ej möjligt för växterna att nå någon normal utveckling. De därtill behöfliga kalkmängderna äro visserligen ej så stora, men växla mycket för olika kulturväxter. Så t. ex. upptager en medelskörd af stråsäden cirka 18 kg. kalk per hektar, af potatis 24 kg. per hektar, af morötter 100 kg. per hektar, timotej 47 kg., rödklöfver 131 kg. och luzern 250 kg. kalk. Detta gör också, att olika växter utvecklas ganska olika på en jord allt efter dess kalkhalt, och särskildt äro baljväxter och klöfver synnerligen fordrande i detta afseende.

Det är emellertid ej i denna egenskap, som kalken äger sin största betydelse, utan dess så kallade indirekta verkan är så genomgripande på nästan all slags jord, att kalkning och mörkling sedan gammalt ansetts höra till ett af grundvillkoren för ett rationellt jordbruk.

Kalken befördrar sönderdelningen af de organiska ämnena i jorden och är således af den allra största betydelse på krent multnad moss- och myrjord, som därigenom ofta ganska hastigt omvandlas till godartad mylla.

Krent multnad, kalkfattig torfjord har nästan alltid en sur reaktion, beroende på förekomsten af de vid sönderdelningen af växtresterna bildade humussyror, och därför utgör äfven dylik jord en mycket ogynnsam jordmån för mikroorganismer, som på annan jord kunna utöfva sitt välsignelsebringande verk. Om då kalk tillföres, neutraliseras dessa syror, jorden får en neutral eller t. o. m. ibland svagt alkalisk reaktion, och bakterierna finna nu ett gynnsamt näringssubstrat samt kunna snabbt utveckla sig.

(Enligt af svenska mosskulturföreningen år 1904 utförda undersökningar ökades bakteriehalten i en klen multnad mossjord endast genom kalkning, sandkörning och brukning utan gödsling redan första året från 200,000 till 7 millioner bakterier per gram jord.)

Hvad detta har att betyda, inses lätt, då man har sig bekant, att det är just dessa mikroorganismer, som befordra en hel del omsättningar i jorden, som så småningom förvandla det svårlösliga kvävet i salpetersyrade salter, hvilka sedan af växterna kunna tillgodogöras, och som äfven i öfrigt sönderdela de organiska ämnena, så att de återstående mineralbeståndsdelarna kunna till en viss grad komma vegetationen till godo.

Man har ju äfven i nästan all jord funnit bakterier, som förmå direkt fixera luftens fria kväve och således öka kväveförrådet i jorden, och ehuru dessa mängder ej torde vara så stora, som flere forskare velat framhålla, äro de dock ej utan sin betydelse. Slutligen hafva vi ju äfven de bakterier, som i symbios med baljväxterna sätta dessa i stånd att normalt utveckla sig endast med hjälp af det kväveförråd, de hämta ur luften, och alla dessa bakterier kunna, som nämnt, trifvas endast i det fall, att jorden ej lider brist på kalk.

En annan gynnsam inverkan af kalken är dess förmåga att sönderdela oorganiska ämnen, mineralbeståndsdelar i jorden, hvarvid andra växtnäringsämnen och särskildt kali lösliggöras, hvarigenom kulturväxterna få ett större förråd af kali att tillgodogöra sig.

Genom kalkningen ökas jordens absorptionsförmåga för en del ämnen, och särskildt är detta af betydelse vid fosforsyregödsling, i det att fosforsyrans kalkföreningar äro mycket lättare tillgängliga, än då den i jorden bindes af järnoxid och lerjord.

Som nämnt neutraliserar kalken humussyrorna i torfjord, men denna egenskap att med sura ämnen bilda neutralt och basiskt reagerande salter är äfven i andra fall af betydelse. Det förekommer nämligen emellanåt, att jorden innehåller s. k. växtskadliga ämnen, och särskildt ferrosulfat samt fri svafvelsyra, hvilka bildats vid sönderdelning af svafvelkis. Dessa ämnen ingå då förening med kalken, så att det bildas svafvelsyrad kalk (gips) samt järnoxidhydrat, hvilket sistnämnda ämne är oskadligt för växterna.

Dessutom befordrar kalken utvecklingen af vissa växter, som förut ej kunnat trifvas, och därpå skulle vi af våra försök kunna visa mer än ett exempel. På vallar och ängsmarker hafva genom kalkningen klöfver, vicker- och vialarter utvecklats mycket kraftigt, då de förut varit tynande, och därigenom har det skördade fodrets kvalitet betydligt

ökats. Säden både på mossar och fastmarksjord har blifvit tyngre och bättre matad. Samtidigt med att ängsfloran förbättrats, hafva äfven mindervärdiga växter och ogräs undanträngts, hvilket haft sin stora nytta med sig.

Styf lerjord förbättras i fysikaliskt hänseende märkbart genom en kalkning, i det att den luckras, så att luften får bättre tillträde, skorp-bildningen minskas, och i och med detsamma underlättas brukningen högst betydligt.

Slutligen kan man äfven till kalkningens fördelar räkna den, att den befördrar verkan af gödselmedlen. Dessa kunna af kulturväxterna snabbare upptagas, och så blifver kalkningen indirekt orsaken till en större afkastning.

Att kalkningen ej kan ersätta en gödsling, torde hvar och en kunna inse, och det var den bristande kännedomen härom, som på sin tid bragte kalken i vanrykte och gaf upphof till det mycket omtalade ordspråket, att »kalken gör rika föräldrar men fattiga barn».

Då vi nu i korthet redogjort för de viktigaste fördelarna, som uppnås genom ett påförande af kalk (märgel eller annat kalkhaltigt material), så framställer sig osökt den frågan, hvilken jord vi då skola kalka samt i huru stora mängder och i hvilken form kalken bör gifvas.

Den första frågan: hvilken jord som bör kalkas, får man besvara därhän, att man delvis af jordens utseende, skördens beskaffenhet, de förekommande ogräsen, det i dikena afrinnande vattnets utseende m. m., kan sluta sig härtill, men full visshet erhåller man först genom en kemisk analys af jorden.

Så mycket den kemiska jordanalysen på de senare åren blifvit underskattad såsom varande nästan värdelös vid bedömande af jordens behof af näringsämnen, så står dock fast, att man rörande kalkhalten äger en mycket god hållpunkt i analysen, särskildt om man ej endast nöjer sig med att bestämma den totala mängden kalk, utan den lösliga och, helst efter D. Meyers metod med 10 procent salmiaklösning, den assimilerbara mängden.

Huru stora kalkmängder, som böra tillföras jorden, beror då i första hand på kalkhalten, men dessutom äfven på jordens beskaffenhet (hos torfjord dess förmultningsgrad, hos lerjord dess fysikaliska beskaffenhet) samt om man med kalkningen afser en verklig grundförbättring eller endast vill vidmakthålla kalkhalten vid en lämplig höjd. Som bekant går nämligen en del kalk årligen förlorad dels med den borttagna skörden, dels löses kalk i markvätskan och tvättas med ne-

derbörden ned samt bortgår med dräneringsvattnet. Med de artificiella gödselmedlen och särskildt kalialter tillföres också ej obetydligt med klorföreningar, och dessa omsättas i jorden under bildande af klor-kalcium, som är synnerligen lätt lösligt i vatten och uttvättas. Dessa förluster måste då ersättas, hvarför allt emellanåt en svagare kalkning är behöflig.

Att nu uppsätta några bestämda för alla förhållanden lämpliga kalkmängder är af lätt insedda skäl alldeles omöjligt, men i det följande skall endast uppsättas ett par exempel för styf lerjord och kalkfattig mossjord, för att man därefter skall kunna få en hållpunkt vid bedömning af kostnaden per hektar af en dylik kalkning.

Vi antaga då dessa kalkmängder till

	för lerjord		för mossjord	
vid grundkalkning	4,000 kg. CaO.		3,500 kg. CaO.	per hektar
vid underhålls-				
kalkning	1,500 „	„	1,500 „	„ „ „ „

Kalken kan gifvas antingen i form af bränd kalk, som före utspridningen släckes, eller som malen, rå kalksten s. k. kalkstensmjöl (kallas äfven ehuru oriktigt jordbrukskalk, gödningskalk, düngerkalk o. d.) och man kan enligt af oss utförda försök antaga, att kalken har ungefär samma värde i båda dessa former, d. v. s. såsom hydrat eller karbonat.

Som typ för *bränd kalk* taga vi då silurisk kalk från kalkbrotten i Västergötland och antaga en medelhalt af 72 procent kalciumoxid samt en hektolitervikt af 90 kg.

Dylik kalk kostar för närvarande fritt å järnvägsvagn 65 kronor per vagn om 112 hl. eller 10,000 kg. d. v. s. 65 öre per 100 kg. Innan den kan användas, måste den emellertid släckas, hvarför vi beräknat 10 öre i släckningskostnad per 100 kg.

Kalkstensmjöl kan i allmänhet beräknas innehålla 50 procent kalciumoxid. Priset växlar mycket, men kan knappast sättas lägre än 75 öre per 100 kg. åtminstone i mellersta och norra Sverige, där man måste mala silurisk eller urkalk. (Kritkalken i Skåne är mycket lättare att mala och kostar därför blott 40—50 öre per 100 kg.)

Det fina mjölet kan ej gärna fraktas löst utan i säckar, hvarför till kostnaden kommer en utgift för säckslitning af 10 öre per 100 kg.

De ofvannämnda kalkmängderna för underhållskalkningen hafva beräknats för kortvarig cirkulation och torde då kunna anses tillräckliga.

I långvarig cirkulation eller om jorden ligger i permanent vall, kan det emellertid visa sig lämpligt att allt emellanåt gifva en svagare kalkdosis, och följande växtföljder äro som exempel uppsatta.

Växtföljd I.

- 1) Grönfoderträda 1,500 kg. CaO.
- 2) Vårsäd
- 3) Rotfrukter
- 4) Vårsäd.

Växtföljd II.

- 1) Träda 1,500 kg. CaO.
- 2) Höstsäd
- 3) Vall
- 4) Vall (vid upplöjning 1,000 kg. CaO.)
- 5) Vårsäd
- 6) Rotfrukter
- 7) Vårsäd.

Växtföljd III.

- 1) Träda 1,500 kg. CaO.
- 2) Höstsäd
- 3) Vall
- 4) Vall
- 5) Vall 1,000 kg. CaO.
- 6) Vall
- 7) Vårsäd 1,000 kg. CaO.
- 8) Rotfrukter
- 9) Vårsäd.

Permanent vallar på kalkfattig torfjord torde efter grundkalkningen kunna reda sig med cirka 1,000 kg. CaO hvar 4:e år.

Kostnaden för kalkningen per hektar skulle således med ofvan beräknade mängder och pris under förutsättning att ingen frakt tillkomme blifva:

	Behöflig mängd kal- ciumoxid kg.	Motsvarande råvara kg.	Kostnad per hektar omedelbart vid tillverk- ningsplatsen kronor
<i>Grundkalkning.</i>			
Lerjord			
bränd kalk	4,000	5,700	42.75
kalkstensmjöl	4,000	8,000	68.00
Mossjord			
bränd kalk	3,500	4,900	36.75
kalkstensmjöl	3,500	7,000	59.50
<i>Underhållskalkning</i>			
Lerjord och mossjord			
bränd kalk	1,500	2,100	15.75
kalkstensmjöl	1,500	3,000	25.50
Vid de uppsatta växtföljderna skulle kostnaden för år räknadt uppgå till			
Växtföljd I			
bränd kalk		525	3.94
kalkstensmjöl		750	6.38
Växtföljd II			
bränd kalk		500	3.75
kalkstensmjöl		715	6.08
Växtföljd III			
bränd kalk		490	3.68
kalkstensmjöl		700	5.95
Permanent vall			
bränd kalk		350	2.63
kalkstensmjöl		667	5.67.

Om vi i de första fallen antaga ett 6-årigt omlopp, så skulle vid underhållskalkningens fördelning kostnaden för år räknadt uppgå till vid användande af bränd kalk kronor 2.62 och af kalkstensmjöl kronor 4.25.

Medeltalet af de olika beräknade årliga kostnaderna för underhållskalkningen af 1 hektar blifver således vid

	Bränd kalk kronor	Kalkstensmjöl kronor
	2.62	4.25
	3.94	6.38
	3.75	6.08
	3.68	5.95
	2.63	5.67
Medeltal kronor	3.32	kronor 5.67

Jönköping den 13 januari 1905.

H. v. Feilitzen.

Svenska mosskulturföreningens föreståndare.

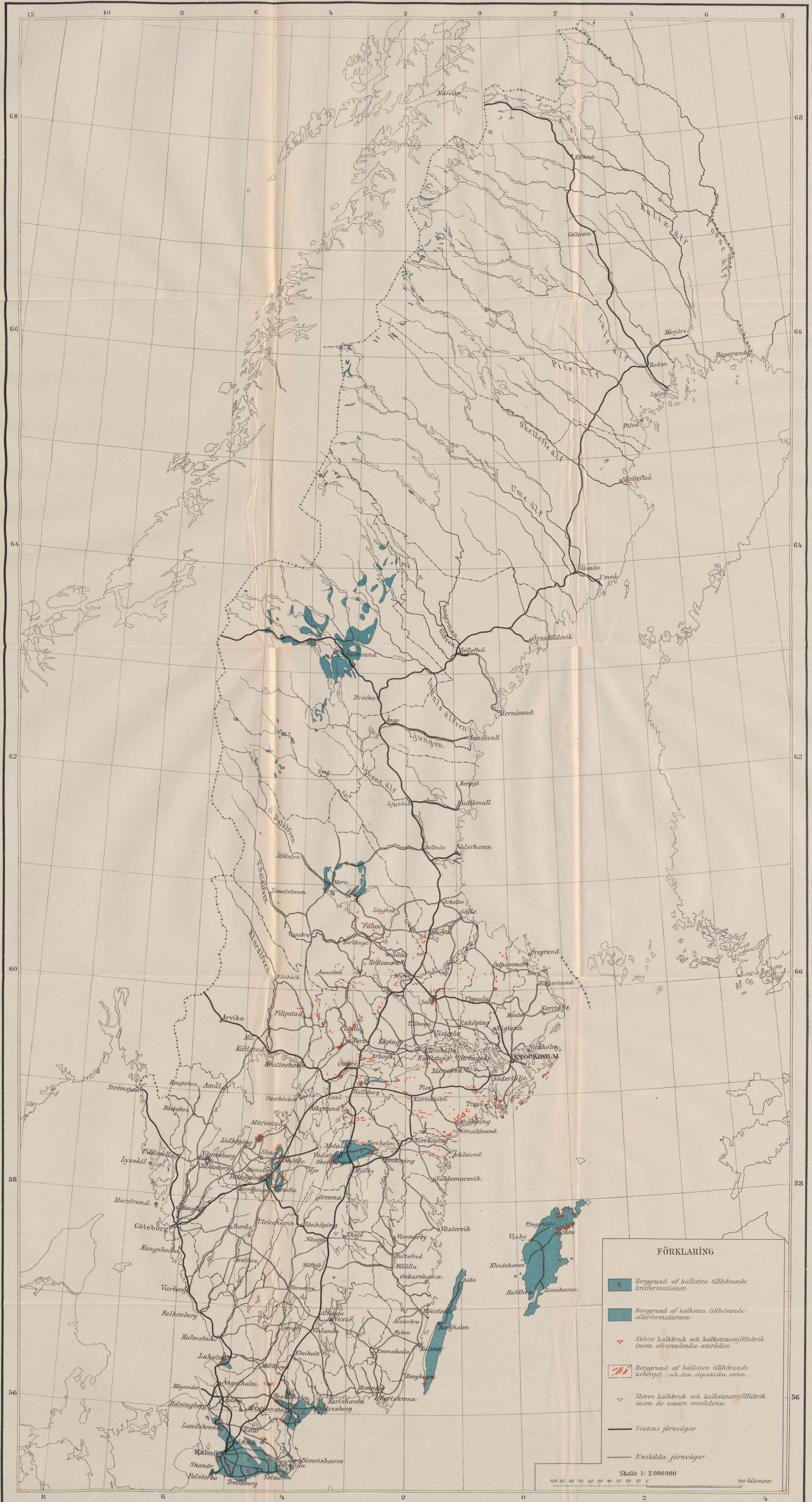
Bestyrkes ex officio

Fredrik Egerström.»








ÖFVERSIKTSKARTA ANGIFVANDE SVERIGES KALKSTENSFÖREKOMSTER

utarbetad 1907 af HERMAN HEDSTRÖM

på grundval af Sveriges Geologiska Undersöknings kartmaterial



FÖRKLARING

-  Berggrund af kalksten tillhörande kritformationen
-  Berggrund af kalksten tillhörande silurformationen
-  Större kalkbruk och kalkstensmjölnfabrik inom ofvannämda områden
-  Berggrund af kalksten tillhörande urberget (och den algonkiska serien)
-  Större kalkbruk och kalkstensmjölnfabrik inom de sedare områdena
-  Statens järnvägar
-  Enskilda järnvägar

Skala 1: 2 000 000

100 80 60 40 20 0 0 20 40 60 80 100 kilometer