

## Nr 176.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till fraktlindring för kalk; given Stockholms slott den 8 mars 1940.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF.

*A. Pehrsson-Bramstorp.*

---

*Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1940.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Pehrsson-Bramstorp, anför:

I årets statsverksproposition, nionde huvudtiteln, punkten 104, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till Fraktlindring för kalk för budgetåret 1940/41 beräkna ett förslagsanslag av 250,000 kronor. Jag torde nu få ånyo anmäla detta ärende.

Från och med 1908 har riksdagen årligen anvisat anslag till lindring av fraktkostnaderna å järnväg för kalk, kalkstensmjöl och mörgel för jordbrukets behov. Anslaget, som är av förslagsanslags natur, har för budgetåren 1932/33—1939/40 uppförts med respektive 500,000, 475,000, 440,000, 470,000, 500,000, 525,000 och 525,000 kronor.

Bestämmelser angående användningen av förevarande anslag ha meddelats i Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 19 december 1930 (Sv. förf.saml. nr 436) angående statsbidrag till fraktaavgifter för kalk m. m. för jordbrukets behov, ändrat genom brev till järnvägsstyrelsen den 11 juni 1937 (Sv. förf.-saml. nr 381) och den 26 januari 1940 (Sv. förf.-saml. nr 43). Den sistnämnda ändringen har vidtagits i enlighet med den av 1939 års urtima riksdag behandlade besparingspropositionen, nr 79, vari förutsatts, att en viss skärpning av grunderna för användningen av ifrågavarande anslag skulle genomföras. Ändringen innebär i huvudsak, att den minimifraktkostnad, som trafikanten har att själv betala vid fraktens debitering utan att erhålla statshjälp i form av fraktbidrag, från och med den 1 februari 1940 skall utgöra 60 öre i stället för, såsom tidigare, 50 öre för 100 kilogram. Härigenom har beräknats kunna göras en besparing å anslaget för innevarande budgetår av omkring 75,000 kronor.

Rörande innebörden av gällande dispositionsbestämmelser för ifrågavarande anslag må framhållas följande.

Statsbidrag till fraktkostnader för kalk, kalkstensmjöl och märgel för jordbrukets behov kan utgå vid transporter å statens eller enskilda järnvägar samt å statens automobillinje Övertorneå—Pajala, vilken därvid betraktas såsom en del av statens järnvägars linjer. Statsbidraget beräknas alltid på en fraktsats, som gäller för vagnslast om minst 10 ton. Detta beräkningsätt tillämpas även vid en mindre viktmängd kalk än 10 ton, dock måste sändningens vikt uppgå till minst 5 ton. Understiger sändningens vikt 5 ton, utgår alltså intet statsbidrag. Vidare utgår (från och med den 1 februari 1940) statsbidrag endast beträffande fraktbelopp, som överstiger 60 öre för 100 kilogram. Då tariff 13 i statens järnvägars taxa (den tariff enligt vilken kalk i 10-tonslaster fraktbelägges) är 59 öre vid en väglängd av 160 kilometer, utgår således statsbidrag vid transport å statens järnvägar endast i det fall, att transportvägen överstiger 160 kilometer. Statsbidraget, som vid 165 kilometer utgör 1 öre för 100 kilogram, utgår sedan efter en med avståndet stigande skala, så att bidraget vid exempelvis 200 kilometer uppgår till 7 öre och vid 300 kilometer till 16 öre. Bruttofrakt, statsbidrag och nettofrakt (d. v. s. frakten enligt tariff 13 minus statsbidraget) för några fritt valda avstånd i statens järnvägars egen trafik framgå av följande uppgifter.

Väglängd (kilometer)	Bruttofrakt	Statsbidrag	Nettofrakt
	(öre för 100 kilogram)		
160 .....	59	—	59
200 .....	69	7	62
250 .....	80	11	69
300 .....	90	16	74
400 .....	108	27	81
600 .....	144	48	96
800 .....	180	69	111
1,000 .....	216	90	126

Då transporten framgår över mer än en järnväg, ökas frakten med en övergångsavgift av 8 öre för varje övergång mellan två järnvägar, men samtidigt ökas också statsbidraget med samma belopp, varför nettofrakten blir densamma, som om transporten berört blott en järnväg. För ett avstånd av

exempelvis 200 kilometer i samtrafik mellan två banor är frakten  $69 + 8 = 77$  öre och statsbidraget (jämför föregående tablå)  $7 + 8 = 15$  öre, varför nettofrakten i detta fall blir 62 öre eller densamma som vid transport 200 kilometer å statens järnvägar. Vissa enskilda järnvägar få emellertid i samtrafik, utöver samtrafiksfrakten, uttaga en extra avgift, benämnd banavgift, vilken utgår med olika belopp för skilda järnvägar. Tidigare fick statsbidraget inbegripa även dessa banavgifter, men enligt nu gällande bestämmelser får blott halva banavgiftsbeloppet ingå i statsbidraget. Om således i det nyss anförda exemplet den ena järnvägen har en banavgift av t. ex. 10 öre, blir bruttofrakten  $69 + 8 + 10 = 87$  öre och statsbidraget  $7 + 8 + 5 = 20$  öre, varför nettofrakten i detta fall blir 67 öre eller 5 öre högre än om transporten uteslutande berört statens järnvägar. I nu ifrågavarande fall blir emellertid statsbidraget vid samtrafik 20 öre mot allenast 7 öre, om transporten uteslutande berört statens järnvägar. Vid sidan av tariffen liggande särskilda avgifter för omlastning, vagnars införande å hamn- eller sidospår o. d. få icke tagas i beräkning vid statsbidragets bestämmande.

För kalktransporter inom de fyra nordligaste länen gäller viss bestämmelse om maximering av nettofrakten. Sålunda skall i fråga om transport från station belägen inom Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län till station inom något av nämnda län statsbidraget, beräknat på förut angivet sätt, utgå med så stort belopp, att den fraktkostnad, som trafikanten skulle få betala vid fraktens debitering enligt tariff 13, efter avdrag av statsbidraget, icke understiger 60 öre för 100 kilogram och ej heller överstiger 75 öre för 100 kilogram. (Före den 1 februari 1940 utgjorde nu angivna fraktgränser 50 respektive 65 öre för 100 kilogram.)

I avseende å ordningen för statsbidrags erhållande gäller i huvudsak följande. Önskar mottagare av en sändning av ifrågavarande slag komma i åtnjutande av fraktlindring på grund av statsbidrag, skall han å formulär, som tillhandahålles å mottagningsstationen, uppgiva socknens och gårdens namn, egendomens åkerareal och transporterad myckenhet kalk samt på heder och samvete intyga, att varan är avsedd att användas till kalkning av hans jord, varvid ändamålet, vartill varan skall användas (till kalkning av träda, till nyodling å fastmarks- eller mossjord, till hagmarksförbättring eller dylikt), skall närmare angivas. Denna handling skall uppvisas för hushållningssällskapets ombud i vederbörande socken eller för kommunalnämndens ordförande för att av nämnda ombud, respektive ordförande, förses med intyg, att jordbrukaren enligt intygsgivarens åsikt är berättigad att erhålla fraktlindring för varumängden i fråga samt att de lämnade uppgifterna, såvitt känt, äro riktiga. Den sålunda påtecknade handlingen skall därefter avlämnas till mottagningsstationen för utbekommande av statsbidraget. Är mottagaren en förening eller ha förutom mottagaren jämväl andra jordbrukare del i sändningen, skola nyss angivna uppgifter avgivas för varje konsument, varjämte skall intygas, att varan är avsedd att användas till kalkning av jord, brukad av de namngivna personerna. Avdrag för statsbidragets belopp skall, därest järnvägsstyrelsen icke för visst fall annorlunda föreskriver, göras vid fraktens betalande å vederbörande järnvägsstation.

Kungl. Maj:t har den 6 maj 1938 uppdragit åt lantbruksstyrelsen att efter samråd med järnvägsstyrelsen verkställa undersökning rörande användningen av förslagsanslaget till fraktlindring för kalk ävensom i anslutning därtill rörande frågan om fraktbidrag vid landsvägstransporter av kalk. Vidare har Kungl. Maj:t den 30 juni 1938 anbefallt lantbruksstyrelsen att vid fullgö-

rande av nämnda uppdrag jämväl — efter samråd med kommerskollegium — upptaga frågan om fraktbidrag vid sjötransporter av kalk till provning.

I skrivelse den 14 december 1939 har *lantbruksstyrelsen* hemställt, att anslaget till fraktlindring för kalk för nästa budgetår måtte uppföras med 500,000 kronor. Härvid har styrelsen anfört i huvudsak följande.

Inom lantbruksstyrelsen har utredning verkställt rörande användningen av förevarande anslag och frågan om fraktbidrag vid landsvägstransporter av kalk. I anslutning härtill ha överläggningar ägt rum med järnvägsstyrelsen. Frågan om fraktbidrag vid sjötransporter av kalk är föremål för utredning inom kommerskollegium.

Av lantbruksstyrelsens utredning synes framgå, att väsentliga förändringar av nuvarande grunder för fraktbidrag vid järnvägstransporter av kalk icke torde vara motiverade. Utredningen synes vidare giva vid handen, att möjligheterna för införande av fraktbidrag vid landsvägstransporter av kalk — i de fall, då sådant kan anses motiverat — torde vara ganska ringa. På grund härav men även med hänsyn till tidsläget torde någon utvidgning av tillämpningsområdet för ifrågavarande fraktlindring icke böra nu ifrågasättas.

Av vad hittills kunnat utrönas genom den inom kommerskollegium pågående utredningen rörande frågan om fraktbidrag vid sjötransporter av kalk synes framgå, att möjligheten att utfinna en lämplig form för dylika bidrag måhända icke kan anses utesluten. De under senaste tid utomordentliga förhållandena på sjöfraktmarknaden ha emellertid försvårat och fördröjt ifrågavarande utredning, bland annat på den grund att erforderliga uppgifter och fraktsatser vid sjötransporter av kalk icke stått att erhålla. Överhuvud torde det knappast vara möjligt att uti förevarande avseende framlägga definitiva förslag, förrän mera normala tider inträtt.

Vad hittills framkommit vid ovannämnda utredningar giver lantbruksstyrelsen icke anledning att nu framlägga förslag till ändrade bestämmelser rörande användningen av ifrågavarande anslag.

Därest gällande bestämmelser fortfarande skola lända till efterrättelse, synes anslagsbehovet böra bedömas med utgångspunkt från medelsåtgången å anslagstiteln under senast förflutna budgetår, då utgifterna å anslaget uppgingo till i runt tal 502,800 kronor.

På grund av särskild anbefallning har *lantbruksstyrelsen* härefter i skrivelse den 4 mars 1940 inkommit med förslag till ändrade grunder för fraktbidrag vid transport av jordbrukskalk i syfte att för nästa budgetår nedbringa medelsåtgången under anslaget för ifrågavarande ändamål till ett belopp av cirka 250,000 kronor. Lantbruksstyrelsen, som vid förslagets utarbetande samrått med järnvägsstyrelsen, har även haft att taga i övervägande två från jordbruksdepartementet överlämnade skrifter, nämligen *dels* från Victor Carlsson, Ransäter, och Nils Nilsson, Värmlands Nysäter, vilka hemställt om oförändrat statsanslag till fraktlindring för kalk, *dels ock* från Eskil Albertsson, Tenhult, m. fl., vilka anhållit, att förslag icke måtte framläggas till sådana åtgärder, som komme att ytterligare fördyra och därmed försvåra kalkförsörjningen.

Till en början har lantbruksstyrelsen beträffande uppkommen fråga om vidtagande av sådan ändring i gällande bidragsgrunder, att statsbidrag ej skulle utgå med högre belopp än statsbidraget vid transport från den leve-

ransort, varifrån fraktavgiften till bestämmelsestationen vore lägst, anført i huvudsak följande.

Liksom järnvägsstyrelsen håller lantbruksstyrelsen före, att begränsningen av medelsåtgången under förevarande anslag icke lämpligen bör åvägbringas genom förut angiven ändring i bidragsgrunderna. Järnvägsstyrelsen har framhållit, att en på dylikt sätt genomförd begränsning med säkerhet komme att medföra en synnerligen kraftig produktionsminskning för kalkbruken i södra Sverige, särskilt Västergötland, samt att denna produktionsminskning rentav kunde komma att äventyra dessa kalkbruks existens. Enligt järnvägsstyrelsens åsikt skulle vidare för de enskilda järnvägar, vid vilka nämnda kalkbruk vore belägna och för vilka kalkfrakterna vore en betydande inkomstkälla, en avsevärd minskning av kalktransporterna även innebära en inkomstminskning, som kunde få stor betydelse för ifrågavarande järnvägars ekonomiska stabilitet.

Lantbruksstyrelsen understryker vad järnvägsstyrelsen sålunda anført och vill därjämte framhålla, att vid ställningstagandet till förevarande spörsmål tvivelsutan ej kan förbises att i många fall det kalkbruk, varifrån fraktavgiften till bestämmelsestationen är lägst, ej har möjlighet att fullgöra viss leverans av kalk, varför vederbörande köpare måste anlita annat kalkbruk. Det synes lantbruksstyrelsen oskäligt, att fraktbidrag för en kalktransport, som på grund av sagda förhållande måste draga högre fraktavgift än den nyssnämnda, skall begränsas, som om transporten skedde från förstnämnda kalkbruk.

Lantbruksstyrelsen har även till granskning upptagit ett av järnvägsstyrelsen väckt förslag, att den minimifraktkostnad, som trafikanten själv skulle betala vid fraktens debitering utan att erhålla fraktbidrag, måtte höjas till 80 öre per 100 kilogram.

Enligt ett av järnvägsstyrelsen upprättat förslag till ny tabell för beräkning av ifrågavarande statsbidrag skulle bidraget ställas i ungefär det förhållande till tariff 14, vari statsbidraget i nu gällande tabell står till tariff 13. Anledningen härtill har av järnvägsstyrelsen uppgivits vara, att kalkbruken numera övergått till försäljning av övervägande 15-tonspartier, vilka fraktbeläggas enligt tariff 14. Vidare har järnvägsstyrelsen föreslagit, att punkt 6 uti för ifrågavarande statsbidrag gällande bestämmelser måtte ändras sålunda, att ur punktens första stycke orden »vid fraktens debitering enligt tariff 13» skulle utgå samt punktens andra stycke — innehållande vissa särskilda bestämmelser i fråga om bidrag för transporter inom Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län — helt skulle utgå. I fråga om förstnämnda ändring av punkt 6 har järnvägsstyrelsen framhållit, att det nuvarande stadgandet medförde avsevärt arbete med särskilda fraktuträkningar, som icke stode i rimligt förhållande till vinsten av arbetet. Ändringen skulle medföra en för trafikanterna något gynnsammare beräkning av statsbidraget för vissa sändningar å kortare avstånd, vilket dock icke skulle innebära någon egentlig ökning av bidragssumman. Enligt järnvägsstyrelsens beräkning skulle genomförandet av vad styrelsen föreslagit medföra, att anslaget i fråga för nästa budgetår kunde nedsättas till 250,000 kronor.

Beträffande järnvägsstyrelsens nu nämnda förslag har lantbruksstyrelsen framhållit i huvudsak följande.

En höjning av minimifraktkostnaden för trafikanten upp till 80 öre per 100 kilogram kan icke anses ändamålsenlig. Om en sådan höjning genomföres, komma fraktbidragen säkerligen att i många fall föranleda anskaffning av kalk från avlägset belägna kalkbruk i stället för från näraliggande sådana. Resultatet skulle då bli det rakt motsatta till vad som åsyftats. Lantbruksstyrelsen har vid övervägande av spörsmålet om lämplig minimifrakt för trafikanten funnit sig icke kunna föreslå skärpning av härvidlag nu gällande grunder, enligt vilka nämnda frakt utgör 60 öre per 100 kilogram. Även en mindre höjning av detta belopp synes lantbruksstyrelsen kunna medföra sådana olägenheter, att dylik höjning icke bör komma i fråga.

Härefter har lantbruksstyrelsen undersökt, huruvida icke landet i förevarande avseende lämpligen skulle kunna indelas i vissa naturliga produktions- och avsättningsområden, begränsade av järnvägslinjer. Beträffande denna undersökning anför styrelsen följande.

Vid en dylik indelning av landet i produktions- och avsättningsområden skulle fraktlindring icke medgivas för transporter från det ena till det andra av dessa områden. För sändningar till stationer vid en tvenne områden begränsande järnvägslinje skulle fraktbidrag få utgå, oavsett inom vilket av de två områdena avsändningsorterna vore belägna. Enligt den indelning, lantbruksstyrelsen närmast anser böra komma i fråga, skulle landet indelas i följande fyra områden:

1) Området söder om järnvägslinjen Sölvesborg—Älmhult—Hässleholm—Markaryd—Veinge.

2) Området mellan nyssnämnda linje och järnvägslinjen Oxelösund—Nyköping—Åby—Katrineholm—Laxå—Kristinehamn—Mora (inklusive järnvägslinjen Vansbro—Särna).

3) Området mellan sistnämnda linje och järnvägslinjen Söderhamn—Bollnäs—Orsa—Mora—Älvdalen.

4) Området norr om sistnämnda linje.

Enligt vad lantbruksstyrelsen under hand inhämtat av järnvägsstyrelsen torde anslagsbehovet, därest grunderna för fraktbidragen anslutas till förenämnda områdesindelning, kunna beräknas till i runt tal 340,000 kronor per år, under förutsättning att trafikants minimifraktkostnad fastställs till 50 öre per 100 kilogram, och till omkring 230,000 kronor, om sistnämnda kostnad fastställs till 60 öre per 100 kilogram. Enligt lantbruksstyrelsens förmenande kan emellertid genomförandet av här ifrågavarande anordning antagas åstadkomma tämligen svåra olägenheter. Såväl kalkbruk som jordbrukare i närheten av områdesgränserna torde sålunda i många fall kunna komma att åsamkas ganska allvarligt men därav, att kalktransporter med statsbidrag ej skulle få äga rum annat än mellan orter inom ett och samma område.

Med hänsyn till det anförda har lantbruksstyrelsen funnit sig böra taga under övervägande, huruvida icke vid ett bibehållande av en minimifraktkostnad för trafikanten av 60 öre per 100 kilogram en tillräcklig begränsning av medelsåtgången under ifrågavarande anslag kunde ernås därigenom, att fraktbidraget maximerades sålunda, att detsamma för transporter på längre avstånd än ett visst maximiafstånd utginge endast med



för detta avstånd gällande belopp. Styrelsen yttrar härom väsentligen följande.

Genom en dylik anordning skulle erhållas en viss möjlighet att från statens sida motverka förekomsten av onödigt långa och härigenom ekonomiska kalktransporter, på samma gång som de med en områdesindelning av förut berörda slag förknippade olägenheterna skulle undvikas. Då lantbruksstyrelsen ej har något att erinra mot järnvägsstyrelsens förslag, i vad avser ifrågavarande bidrags avvägning i förhållande till tariffsystemet, bör enligt styrelsens åsikt detta förslag vinna beaktande. Lantbruksstyrelsen förmenar emellertid, att de särbestämmelser, som nu gälla i fråga om bidrag för transporter inom de fyra nordligaste länen, fortfarande böra gälla. Lantbruksstyrelsen har under hand av järnvägsstyrelsen inhämtat, att en ändring av gällande bidragsgrunder enligt nu angivna förslag kunde förväntas begränsa den årliga medelsförbrukningen för ifrågavarande ändamål till omkring 396,000 kronor, om förenämnda maximiavstånd bestämmes till 350 kilometer, till omkring 388,000 kronor, om maximiavståndet bestämmes till 300 kilometer, och till 377,000 kronor, om maximiavståndet bestämmes till 250 kilometer. Vid en nedsättning av maximiavståndet med ytterligare 50 kilometer till 200 kilometer torde medelsåtgången kunna beräknas inskränka sig till i runt tal 365,000 kronor per år.

Då det torde vara ett allmänt intresse, att ifrågavarande bidragsverksamhets effektivitet och omfattning ej i allt för hög grad eftersättas, vill lantbruksstyrelsen förordna, att sistnämnda bidragsgrunder bli gällande och att maximiavståndet bestämmes till 250 kilometer. Vid en ytterligare skärpning av bestämmelserna för ifrågavarande anslags användning skulle med all säkerhet det med anslaget avsedda ändamålet i hög grad äventyras.

Lantbruksstyrelsen har alltså hemställt *dels* att gällande bestämmelser angående statsbidrag till fraktavgifter för kalk m. m. för jordbrukets behov måtte ändras i huvudsaklig överensstämmelse med vad styrelsen förordat, *dels ock* att till Fraktlindring för kalk måtte för budgetåret 1940/41 anvisas ett förslagsanslag av 377,000 kronor.

Vid anmälan i årets statsverksproposition av frågan om anslag för bud-*Departements-*  
getåret 1940/41 till fraktlindring för kalk förordade jag i betraktande av *chefen.*  
den föreliggande budgetsituationen en temporär omreglering av grunderna för bidragstilldelningen från anslaget, vilket i avbidan på särskild proposition i ämnet ej syntes böra uppföras i riksstatsförslaget med högre belopp än 250,000 kronor. Med hänsyn till vad lantbruksstyrelsen i sin omförmälda skrivelse den 4 mars 1940 anfört och med beaktande framför allt av den stora betydelse, särskilt i nuvarande läge, som jordbrukets förseende i tillräcklig omfattning med kalk innebär för vår folkförsörjning, kan jag emellertid icke tillstyrka en sådan ytterligare skärpning av grunderna för ifrågavarande bidragsverksamhet, att tilldelningen av bidrag minskas så avsevärt som till 250,000 kronor för år. Av den verkställda utredningen har jag vidare funnit framgå, att den nedsättning av förevarande anslag, som av statsfinansiella skäl torde böra vidtagas, lämpligen bör hållas inom av lantbruksstyrelsen föreslagen ram samt genomföras på det sätt som av styrelsen förordats. Denna lösning av frågan synes för närvarande ej blott

vara den ur jordbrukets synpunkt mest tillfredsställande utan även vara den som för kalkproducenter och enskilda järnvägar innebär de minsta störningarna. Jag anser sålunda, att den minimifraktkostnad, som trafikanten har att själv betala vid fraktens debitering, även för nästa budgetår bör bestämmas till 60 öre för 100 kilogram. Härjämte bör emellertid fraktbidraget maximeras på så sätt, att bidraget för transporter på längre avstånd än 250 kilometer endast utgår med det för detta avstånd fastställda beloppet. Genom föreskriften om ett dylikt maximiafstånd motverkas, såsom lantbruksstyrelsen framhållit, förekomsten av onödigt långa och därmed ekonomiska kalktransporter. Jag har icke heller något att erinra mot järnvägsstyrelsens av lantbruksstyrelsen upptagna förslag om att ifrågavarande statsbidrag framdeles ställas i relation till tariff 14 i stället för tariff 13 i statens järnvägars taxa samt att punkt 6 i gällande bidragsbestämmelser erhåller sådan ändrad lydelse, att antalet fall då frakträkning behöver verkställas enligt annan tariff än den enligt vilken en sändning fraktbelagts inskränkes. Även om sistnämnda ändring måhända föranleder en mindre ökning i medelsåtgången under anslaget, torde likväl denna ökning i betraktande av den avsevärda förenkling i arbetet med uträkning och kontroll av statsbidragsbeloppen, som vinnes genom ändringen, icke böra tillmätas någon nämnvärd betydelse. Nu gällande särbestämmelser rörande statsbidrag för kalktransporter inom de fyra nordligaste länen synas böra bibehållas oförändrade.

Vid tillämpning av de av mig i det föregående förordade ändringarna i grunderna för användningen av förslagsanslaget till fraktlindring för kalk, skulle det årliga medelsbehovet för ändamålet enligt järnvägsstyrelsens och lantbruksstyrelsens beräkningar utgöra omkring 377,000 kronor. Jag tillstyrker i anslutning härtill, att förevarande anslag för nästa budgetår uppföres med 375,000 kronor. Därest riksdagen ej framställer någon erinran mot sagda ändringar, torde det ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles meddela erforderliga föreskrifter i ämnet.

Såsom framgår av vad inledningsvis anförts är spörsmålet angående ifrågavarande bidragsverksamhets utformning för framtiden jämte vissa därmed sammanhängande frågor föremål för utredning. Ur jordbruksekonomisk synpunkt är en mera rationellt ordnad kalktillförsel att eftersträva. Det synes därför angeläget att i samband med den pågående utredningen undersökningar utföras för att utröna, i vilken utsträckning behov av kalktillförsel i olika trakter förefinnes. Bland annat torde med ledning av gödslingsförsök inom skilda orter och i samband därmed tagna jordprov vissa slutsatser rörande kalibehovet kunna dragas. Ehuru dylika undersökningar, varvid även fosforsyre- och kalibehovet bör klarläggas, icke kunna väntas giva några mera omfattande resultat inom den närmaste tiden, böra undersökningarna dock vara av värde icke allenast med hänsyn till det allmännas kostnader utan även med hänsyn till den enskilde jordbrukarens ekonomi.



Jag förutsätter vidare, att lantbruksstyrelsen vid den fortsatta utredningen rörande bidragsverksamhetens utformning till förnyad prövning upptager i ärendet framkommet förslag om att för verksamhetens bedrivande indela landet i vissa naturliga produktions- och avsättningsområden, begränsade av järnvägslinjer.

Under återopande av vad i det föregående anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Fraktlindring för kalk* för budgetåret 1940/41 under nionde huvudtiteln anvisa ett *förslags-*  
*anslag* av ..... kronor 375,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Maj:t Konungen bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Richard Jobson.*