

Nr 91.

Ankom till riksdagens kansli den 22 maj 1930 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till fraktlindring å jordförbättringsmedel ävensom fyra i ämnet väckta motioner.

I den till riksdagen den 3 januari 1930 avlätna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t under punkt 84 i nionde huvudtiteln föreslagit riksdagen att, i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde varda riksdagen förelagd, till lindring av fraktkostnaderna för jordförbättringsmedel beräkna för budgetåret 1930/1931 ett belopp av 600,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en den 14 mars 1930 avlåten, till jordbruksutskottet hänvisad proposition, nr 270, under åberopande av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag föreslagit riksdagen att till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg samt å statens automobillinje i norra Tornedalen av kalk, kalkstensmjöl och mörgel ävensom konstgödsel för jordbrukets behov anvisa för budgetåret 1930/1931 ett extra förslagsanslag av 600,000 kronor.

I anledning av propositionen hava väckts fyra till utskottet hänvisade motioner, nämligen nr II: 518 av herr *Andersson* i Grimbo *m. fl.*, nr II: 532 av herr *Pehrsson* i Bramstorp *m. fl.*, nr II: 547 av herr *Svensson* i Bettingetorp *m. fl.* och nr II: 550 av herr *Sandberg m. fl.* — I motionen II: 518 har hemställts, att riksdagen med anledning av propositionen måtte besluta, att bestämmelserna om fraktlindring för kalk, kalkstensmjöl, mörgel och konstgödsel för jordbrukets behov även måtte tillämpas vid transport å statens järnvägars automobillinjer, då dessa drivas i samtrafik med statens järnvägar. — I motionen II: 532 har hemställts, att riksdagen måtte vidtaga den ändring av samma proposition, att bidrag till fraktlindring icke måtte utgå för s. k. banavgifter, samt att den minifrakt, varå statsbidrag må utgå, måtte fastställas till 50 öre per 100 kilogram. — I motionen II: 547 har hemställts, att riksdagen måtte till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg samt å statens automobillinje i norra Tornedalen av kalk, kalkstensmjöl och mörgel anvisa för budgetåret 1930/1931 ett extra förslagsanslag av 600,000 kronor.

Motioner.

(Däremot har i denna motion icke föreslagits liknande anslag beträffande konstgödsel.) — Slutligen har i motionen II: 550 hemställts, att riksdagen ville i anledning av propositionen för sin del besluta, 1) att vid leverans av jordbrukskalk från kalkbruk i de fyra nordligaste länen till stationer inom dessa län nettofrakten högst måtte motsvara nu gällande maximinettofrakt 65 öre per 100 kilogram (6 kronor 50 öre per ton); 2) att vid leveranser till järnvägsstation inom Västerbottens och Norrbottens län från Högdals kalkbruk över Jörns station må å järnvägsfrakten beviljas avdrag till täckande av viss del av kostnaden för biltransporten av kalken från kalkbruket till Jörns station, förslagsvis högst 50 öre per 100 kilogram; 3) att för tillgodoseende av kalkbehovet inom Tornedalen och övre delen av Norrbottens län i övrigt enahanda avdrag må beviljas vid frakt av kalk från Masugnsbyns kalkfyndighet över Övertorneå, Pajala, Kiruna och Gellivare; samt 4) att för täckande av härigenom uppstående särskilda kostnader anvisa ett extra förslagsanslag av 70,000 kronor utöver det i propositionen begärda anslaget av 600,000 kronor.

**Kungl.
Maj:ts för-
slag.**

Kungl. Maj:ts förslag innebär den nyheten, att fraktlindring föreslås även för konstgödsel, under det sådan hittills tillämpats endast för kalk, kalkstensmjöl och mörjel. Det anslag, som begärts, motsvarar vad som de senare åren utgått endast för sistnämnda slag av jordförbättringsmedel. En annan nyhet är medgivandet av fraktavdrag vid transport å den nämnda automobilinjen.

Kalk.

Vissa ändringar i grunderna för *kalkfraktlindringen* (för närvarande reglerad genom Kungl. Maj:ts brev den 27 juni 1924, Sv. förf-saml. nr 314, för vars innebörd redogörelse lämnats i propositionen nr 270, sid. 7) hava vidare av departementschefen ansetts önskvärda. Sålunda har Kungl. Maj:t framhållit, att de statsbidrag, som utgått till fraktlindring å vissa enskilda järnvägars extra banavgifter, i väsentlig utsträckning kommit främmande intressen, kalkbruks- och järnvägsföretag, tillgodo, bland annat genom ett fraktrabattsystem, som järnvägarna tillämpat till förmån för kalkbruken. I anslutning härtill har departementschefen ifrågasatt, att banavgifterna delvis skulle frånräknas vid bestämmandet av statsbidrag, så att dylikt skulle utgå endast å hälften av dessa. Därmed skulle göras en början till avskrivande av det indirekta stöd, som nu genom statsbidraget lämnas en del på grund av sitt läge mindre konkurrenskraftiga kalkbruk, samt ett steg tagas mot bättre begränsning av brukens försäljningar till avsättningsområden, mera naturliga för deras läge. Att fullständigt avskaffa statsbidrag å banavgifter har departementschefen funnit möta betänkligheter ur jordbrukssynpunkt och i viss mån även på grund av somliga kalkbruks ogynnsamma ställning. Den besparing, som skulle uppkomma genom bidragens beräkning på föreslaget sätt har inom järnvägsstyrelsen beräknats till omkring 85,000 kronor. — Vi-

dare har departementschefen som en ytterligare åtgärd för kalkbrukens hänvisande till mera naturliga avsättningsområden förordnat borttagande av den begränsning av kalkfrakterna, som gäller vid transporter till Norrland, och som undanröjer kalkköparnas intresse av att köpa sin kalk på närmaste — och ur bidragssynpunkt för staten alltså förmånligaste — håll. Som stöd för denna åtgärd har anförts, att numera inom Norrland torde produceras tillräckligt av jordbrukskalk för landsdelens behov. I ändamål att undvika en allt för stor nettofraktökning för de nordligaste landsdelarna innefattar dock förslaget, att vid befaktningar till stationer ovanför Boden fraktlindringen måtte bestämmas så, att nettofrakten (fraktkostnaden med avdrag för fraktbidrag) för hela transportvägen högst måtte motsvara nettofrakten för 850 kilometer eller omkring 95 öre per 100 kilogram vid leverans från kalkbruk i de fyra nordligaste länen. Den besparing, som vid den så kallade norrlandsmaximeringens inskränkande på nu nämnt sätt skulle erhållas, har inom järnvägsstyrelsen beräknats till omkring 70,000 kronor.

Än vidare har departementschefen erinrat därom, att från och med den 1 juli 1930 ny järnvägstaxa träder i kraft. Departementschefen har räknat med, att kalkbefraktningen i allmänhet skulle kunna ske enligt den nya taxans tariff 14, samt tänkt sig, att fraktlindringsbidragen skulle beräknas så i förhållande till nämnda tariff, att nettofrakten icke skulle komma att överstiga den enligt nuvarande taxa, tariff U, utgående nettofrakten. Under det minimifrakten för lindringens inträde, 65 öre för 100 kilogram, nu överskrides efter 170 kilometer, skulle den framdeles överskridas först efter 220 kilometer. Intill sistnämnda avstånd skulle nettofrakterna dock ej bliva helt utan förbättring, enär där redan den nya taxans tariff 14 skulle medföra sänkningar. Då den nya tariff 14 är väsentligt billigare än den förutvarande tariff U, skulle genom nettofrakternas i stort sett oförändrade läge en besparing å anslaget kunna vinnas, enligt en inom järnvägsstyrelsen gjord beräkning omkring 100,000 kronor.

De sammanlagda besparingar, som Kungl. Maj:t sålunda beräknat, skulle alltså utgöra lägst omkring 250,000 kronor.

I avseende å *konstgödsel* (oorganiska salter, som användas till gödselmedel) har Kungl. Maj:t — i anslutning till därom av lantbruksstyrelsen gjord framställning — hemställt om anslag för att så lindra frakterna å dylik, att fraktbidrag, beräknat å tariff 12, skulle börja inträda vid ett fraktbelopp av 51 öre (motsvarande 100 kilometers fraktavstånd) och att nettofrakterna skulle hållas något lägre än för kalk intill cirka 500 kilometer. Å längre avstånd, som sällan förekomma vid befaktning av konstgödsel, skulle nettofrakterna stiga något utöver de för kalk gällande, så att de till exempel å ett fraktavstånd av 1,000 kilometer skulle utgöra 1 krona 30 öre per 100 kilogram. Liksom vid kalkfrakterna skulle räknas med endast vagnslastgods, dock med sändningar ned till minst

Konstgödsel.

2,500 kilogram. För dylika skulle dock ej lämnas större bidrag än som skulle belöpt å parti, fraktat enligt tariff 12, som förutsätter sändning av 10—15 ton. För att premiera stora sändningar skulle lämnas samma understöd vid fraktning enligt den billigare, men endast på sändningar över 15 ton tillämpliga tariff 13. I enskilda järnvägars egen trafik skulle bidraget, oberoende av fraktavstånd, utgå med samma belopp, som det skulle utgjort för motsvarande fraktbelopp å statens järnvägar. De skäl, som för kalk dikterat en annan beräkning av bidrag å banavgifter, hava ej ansetts föreligga här. Anslagsbehovet har inom järnvägsstyrelsen beräknats till omkring 250,000 kronor.

Statsbillinjen i
Tornedalen.

Beträffande det nämnda förslaget om fraktbidrag för kalk å statens automobillinje från Övertorneå norrut, vilket tillkommit på framställning av lantbruksstyrelsen, har departementschefen — som funnit avgörande skäl tala mot införandet av dylika bidrag å andra automobillinjer — funnit särskilda förhållanden betinga förslagets genomförande. Bland annat har erinrats, att denna billinje utgör direkt ersättning för en järnvägslinje och befraktas efter statens järnvägars taxa. — Särskilda regler för fraktlindringens beräkning skulle alltså ej erfordras.

Kalkfrak-
terna.

Tariff-
frågan.

Motioner.

II: 532, 547.

Utskottet vill till en början behandla frågan om *lindring av kalkfrakterna*.

Motionerna II: 532 och II: 547 innehålla båda den erinringen mot propositionens innehåll, att den nya taxans lägsta tariff (14) i regel ej torde komma att kunna tillämpas vid befraktningar av jordbrukskalk. Såsom villkor för dess tillämpning gäller nämligen, att frakt erlägges minst för använd vagns bärighet minskad med 5 procent, och att tariffen må tillämpas endast om avsändaren vid vagnsrekvisition förklarar sig beredd att lasta en vagn, öppen eller sluten, av vilken bärighet som helst. Då varken avsändare eller mottagare enligt motionärernas uppfattning torde kunna underkasta sig dessa villkor, skulle befraktning vanligen komma att ske efter den högre tariff 13, vilken ungefär överensstämmer med den nu gällande tariff U. Till klargörande av konsekvenserna därav har vid motionen II: 547 fogats en tabell, enligt vilken nettofrakterna vid de av motionärerna närmare undersökta transportsträckorna skulle komma att bli omkring 27 procent högre än de nuvarande.

Utskottet.

Vid granskning av denna anmärkning har utskottet funnit den riktig. De anmärkta villkoren för befraktning enligt tariff 14 äro visserligen ännu ej praktiskt prövade, och det kan vara tänkbart att, såsom vid propositionens utarbetande torde hava antagits, olägenheterna i viss mån skulle kunna undvikas genom omtänksamhet från befraktarnas och tillmötesgående från järnvägarnas sida. Men utskottet har — efter från järnvägsstyrelsens inrikes taxebyrå erhållna upplysningar —

kommit till den bestämda uppfattningen, att de anmärkta olägenheterna praktiskt taget måste omöjliggöra ett allmännare användande av tariff 14, och att alltså tariff 13 måste beräknas bliva allmänast tillämplad. För att fraktbidraget skall kunna medföra sådan lindring, att de i propositionen förutsatta nettofrakterna kunna hållas, erfordras då, enligt vad inrikes taxeyrån upplyst, ungefär 100,000 kronor utöver det av Kungl. Maj:t för kalkfraktlindring avsedda beloppet av cirka 350,000 kronor. För att premiera stora sändningar bör då lämnas samma understöd vid fraktning enligt tariff 14 som när tariff 13 tillämpas; någon besparing av betydelse skulle ett motsatt förfarande säkerligen ej medföra.

I motionen II: 547 göres gällande, att någon *ytterligare lindring av kalkfrakterna* borde ske. I likhet med vad lantbruksstyrelsen i sitt yttrande i saken till Kungl. Maj:t föreslagit, ifrågasätta motionärerna, att minimibeloppet av nettofrakten måtte sättas till 50 öre och att statsbidraget alltså måtte börja tillämpas vid en minimiavgift av 51 öre per 100 kilogram, i stället för enligt Kungl. Maj:ts förslag vid en minimifrakt av 65 öre, och ökas med ökade fraktsatser så, att det vid en avgift av 1 krona per 100 kilogram (motsvarande cirka 400 kilometers fraktavstånd å statens järnvägar) skulle uppgå till 40 procent. Bidrag skulle aldrig utgå med mer än 40 procent av bruttofraktbeloppet. Fraktlindring borde alltid beräknas å bruttofrakten oberoende därav att denna kunde innefatta större eller mindre belopp av övergångs- eller banavgifter.

Ökad lindring.
Motioner.
II: 547.

Även i motionen II: 532 hemställas om sänkta nettofrakter: en minimifrakt av 50 öre för 100 kilogram skulle innebära, att fraktlindring skulle inträda vid 120 kilometer enligt tariff 13 och vid ungefär 150 kilometer enligt tariff 14 mot respektive 180 och 220 kilometer enligt Kungl. Maj:ts förslag. Medel till den ökade fraktlindringen skulle erhållas genom att helt borttaga fraktlindringen för banavgifter.

II: 532.

Utskottet finner för sin del motionärernas hemställan om minimifraktens sänkande till 50 öre för 100 kilogram väl grundad och biträder den därför för sin del. Vad åter den successiva stegringen av bidragen för högre fraktavstånd angår, finner utskottet den hittills tillämpade progressionsskalan, där 40 procents lindring inträder först vid en bruttofrakt motsvarande omkring 600 kilometer, för närvarande vara lämplig. Denna skala medför på de längsta fraktavstånden en lindring av vida mer än 40 procent å bruttofrakternas belopp. En större förändring däri torde icke böra ske förr än frågan om lindring av konstgödselfrakterna efter den förnyade prövning, utskottet nedan föreslår, är mogen för avgörande.

Utskottet.

I motionen II: 532 har framhållits, att fraktlindringarna å *banavgifterna* endast delvis och kanske till mindre del torde komma jordbruket tillgodo, under det återstoden tillföres främmande intressen, främst vissa

Banavgifterna.
Motioner.
II: 532.

kalkbruk. Motionärerna finna därför fraktbidragen å dessa avgifter knappast vara ett jordbruksintresse och kunna icke finna anledning föreligga att i fortsättningen låta dylika bidrag utgå. De finna antagligt, att de extra banavgifterna icke vidare skola kunna uttagas å kalktransporter, därest fraktbidragen å de omstridda tilläggsavgifterna bortfalla; avnämarna skulle då ej beröras av frågan. Motionärerna anse därför, att en fullständig avskrivning av statsbidragen till lindring av extra banavgifter är det enda riktiga och att frågan om statssubvention för vissa mindre konkurrenskraftiga kalkbruk — om sådan skulle befinnas erforderlig — torde böra behandlas utan samband med frågan om fraktlindring å kalk.

II: 547. I motionen II: 547 åter framhålles, att bifall till propositionen skulle medföra, att kalkförbrukarna — av vilka enligt motionärernas uppfattning flertalet skulle vara boende utmed enskilda järnvägar — skulle komma att få utan bidrag betala hälften av banavgifterna. Därigenom att lantbruksstyrelsen i sin utredning om banavgifternas tillgodogörande huvudsakligen tagit sikte på spörsmålet, huruvida statsbidraget obehörigen kommit kalkbruk och järnvägar tillgodo, hade huvudfrågan, det behöfliga stödet åt jordbrukarna, skjutits i skuggan. Fraktlindringen borde beräknas på tilläggsavgifternas hela belopp.

Utskottet. Vid övervägande av den föreliggande utredningen i denna del finner utskottet det ännu vara oklart, huru frågan slutligen bör lösas. Kungl. Maj:ts förslag kan då såsom en tillfällig anordning anses lämpligt avvägt. Uteslutet är icke, att framdeles en fullständigare utredning kan påkalla och lämna utväg till ändrade förfoganden; men i nuvarande läge finner utskottet sig böra biträda Kungl. Maj:ts förslag om fraktbidragens beräkning å banavgifternas halva belopp.

Kungl. Maj:ts förslag innebär som nämnt, att bestämmelserna om viss *maximifrakt inom övre Norrland* skulle avskaffas. De nuvarande bestämmelserna utgå från en högsta nettofrakt av 75 öre för 100 kilogram vid transport från kalkbruk i Västergötland och av 65 öre från nordligare belägna kalkbruk, förnämligast då från Närke. En mindre modifikation av frakterna ovanför Boden ifrågasättes dock som nämnt fortfarande böra äga rum.

Särskilda bestämmelser för Norrland.
Motion II:
550 punkt 1).

I motionen II: 550 har föreslagits, att den besparing, cirka 70,000 kronor, som genom bifall till propositionen i denna del skulle uppkomma, borde användas till vissa åtgärder, avsedda att nedbringa kalkfrakterna i de fyra nordligaste länen. Motionärerna anföra bland annat, att vid befraktningar till stationer ovanför Boden en fördyring av nettofrakten av ända till omkring 3 kronor per 100 kilogram kunde uppkomma såsom följd av Kungl. Maj:ts förslag, oaktat kalken toges från Mattmar. Mo-

tionärerna föreslå därför som nämnt under punkt 1), att vid leverans av kalk från bruk i de fyra nordligaste länen till stationer inom dessa län nu gällande maximinettofrakten från de nordligare bruken, 65 öre per 100 kilogram, måtte bibehållas.

Utskottet finner lika med Kungl. Maj:t angeläget att borttaga de mel- Utskottet.
lansvenska kalkbrukens möjligheter att med fraktbidrag, motsvarande en stor del av totalfrakten, sända kalk till Norrland och därigenom förorsaka större utgifter å ifrågavarande anslag än som motsvara jordbrukets nytta därav. Samma syfte tillgodoses emellertid även genom motionärernas förslag. Utskottet finner den särskilda fraktlindringen för Norrland fortfarande vara ett påtagligt behov. Enligt en inom järnvägsstyrelsen verkställd överslagsberäkning skulle utgiftsökningen i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag vid tillämpning av motionärernas utväg stanna vid omkring 15,000 kronor. Under sådana förhållanden tillstyrker utskottet bifall till punkt 1) i motionen II: 550.

I punkterna 2) och 3) av samma motion hava framställts yrkanden om Motion II:
statssubvention till landsvägsfrakter för kalkbruken vid Högdal och Mas- 550 punkterna
ugnsbyn, vilka icke ligga vid järnväg. Till stöd för dessa hemställanden har bland annat åberopats, att en rätt avvägd subvention av dylikt slag skulle medföra mindre kostnader per viktenhet kalk, fraktad till de nordligaste trakterna, än fraktbidragen exempelvis å kalk från Mattmar skulle taga i anspråk. 2) och 3).

Utskottet kan i frågans ofullständigt utredda läge ej nu taga ställ- Utskottet.
ning till dessa förslag, men finner motionen innehålla beaktansvärda synpunkter. Utskottet anser därför att framställning bör göras till Kungl. Maj:t om närmare utredning i motionens syfte. För sin del finner utskottet angeläget att denna snarast fullbordas utan avbidan på den tydligen tidsödande utredning om tillgodogörandet av landets kalktillgångar, som år 1924 anförtratts lantbruksstyrelsen gemensamt med Sveriges geologiska undersökning.

I avseende å *konstgödselfrakterna* finner utskottet det lantbruksstyrelsens initiativ, som Kungl. Maj:t strävat att i mån av tillgång å medel befrämja, behjärtansvärt. Konstgödsel-
frakterna.
Utskottet.

Utskottet har emellertid ansett sig icke kunna undgå att i första hand efterse, att kalkfraktlindringsanslaget, som sedan länge utgått, tillfredsställande tillgodoses.

I detta avseende har utskottet redan anmärkt, att till det belopp av omkring 350,000 kronor, som Kungl. Maj:t avsett, måste läggas ytterli-

gare 100,000 kronor för att ernå effektiv fraktlindring även vid befraktningar enligt tariff 13.

Utskottet finner sig i närvarande läge ej kunna ifrågasätta att för kalk och konstgödsel sammanlagt anslås högre belopp än det i propositionen och i motionen II: 547 föreslagna, 600,000 kronor (de för speciella ändamål framställda äskandena i motionen II: 550 oberäknade). Utskottet har sålunda undersökt möjligheten av att med undanskjutande av de smärre nettofraktsänkningar å kalk, varom här ovan förslag framställts, godkänna Kungl. Maj:ts förslag, med tillägg endast för nyss angivna ändamål av 100,000 kronor, samt använda återstående 150,000 kronor till fraktlindring å konstgödsel. Vid en inom järnvägsstyrelsen verkställd undersökning har emellertid visat sig att sistnämnda belopp måste medföra så stark begränsning av fraktlindringarna såväl procentuellt som i avseende å fraktavstånd, att anslaget skulle sakna det praktiska värde, som Kungl. Maj:ts 100,000 kronor högre förslag äger; och därmed skulle anslaget även förlora sitt berättigande.

Det återstår då utskottet endast att föreslå skrivelse med anhållan att Kungl. Maj:t måtte, efter den kompletterande utredning som kan prövas nödig, till nästa riksdag framlägga det förslag i avseende å frågan om lindring av frakt å konstgödsel, som må föranledas av då rådande förhållanden.

**Fraktbidrag
vid automobilt
trafik.**

Motion II: 518.

I motionen II: 518 har som nämnt påyrkats, att fraktlindringsbestämmelserna måtte tillämpas vid *transport å statens järnvägars automobil-linjer*, då dessa drivas i samtrafik med statens järnvägar.

Kungl. Maj:t.

Kungl. Maj:t har, i enlighet med de hörda myndigheternas uppfattning, begränsat sitt förslag i nämnda hänseende att avse linjen i övre Tornedalen.

Utskottet.

Utskottet vill i detta sammanhang endast erinra därom att en liknande motion vid 1929 års riksdag (II: 191) avslagits, att taxorna å de fyra bil-linjer, varom nu här är fråga, äro mångdubbelt högre än å statens järnvägar och att i proportion därtill anslaget skulle belastas mångdubbelt hårdare per viktenhet kalk än vid bidrag till avnämmande utmed järnvägarna eller omnibuslinjen i Tornedalen, att statens järnvägar trätt i trafiksamarbete med mer än 40 olika automobil-linjer i olika delar av landet, vilka tjäna liknande ändamål som de förstnämnda fyra bil-linjerna och mestadels tillämpa avsevärt lägre taxor, samt att i anledning av ändrad sträckning av Inlandsbanan upprättats en av statens järnvägar understödd, av Arjeplogs kommun driven automobil-linje, vars taxa är lika med statens järnvägars jämte tillägg av 25 öre per 100 kilogram.

Utskottet vill för sin del förorda Kungl. Maj:ts förslag i denna del. Motionärerna hava ansett, att den därmed givna hjälpen åt övre

Norrlands befolkning skulle innebära ett principiellt medgivande av det berättigade i motionens syfte. Denna uppfattning kan utskottet icke finna riktig.

Utskottet vill här rörande *anslagsbehovet* anmärka, att utskottet från järnvägsstyrelsen tillhandakomna upplysningar giva vid handen, att det föreslagna beloppet 600,000 kronor torde väl förslå till de av utskottet föreslagna förbättringarna av kalkfraktlindringen, de särskilda åtgärderna för Norrland inberäknade, samt tillika minska utsikten till upprepande av de senare årens överskridanden av sistnämnda belopp.

Anslags-
behovet.
Utskottet.

Under sådana omständigheter finner utskottet det särskilda anslagsyrkande, som framställts i motionen II: 550 punkt 4), icke böra föranleda vidare åtgärd.

Förslag till de författningsbestämmelser, som ifrågakomma, torde, såsom i propositionen anmärkts, böra uppgöras av järnvägsstyrelsen.

I den mån annat ej här angivits, finner utskottet de av Kungl. Maj:t föreslagna anordningarna berättigade.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet, att riksdagen måtte besluta,

A) att i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt motionerna II: 532, II: 547 och II: 550 punkt 1) till lindring av fraktkostnaderna vid transport å järnväg samt å statens automobilinje i norra Tornedalen av kalk, kalkstensmjöl och mangel för jordbrukets behov för budgetåret 1930/1931 anvisa ett *extra förslagsanslag* av 600,000 kronor att utgå i huvudsaklig överensstämmelse med vad utskottet här ovan anført;

B) att i anledning av samma proposition i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning och till nästkommande års riksdag framlägga förslag rörande fraktlindring å konstgödsel;

C) att i anledning av punkterna 2) och 3) i motionen II: 550 i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning huruvida och på vad sätt statens medverkan må erfordras för att kalkfyndigheterna vid Högdal och vid Masugnsbyn med fördel för såväl jordbruket som det allmänna skola kunna tillgodoföras lantbruket;

D) att motionen II: 518 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd, samt

E) att motionerna II:532, II:547 och II:550, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet här ovan anført, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 maj 1930.

På jordbruksutskottets vägnar:

C. J. JOHANSSON.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Elof B. Andersson, Gabrielsson, Carl E. Eriksson,* Fritiof Gustafson,* Granath,* August W. Johansson, Dalberg* och *Henriksson**; samt

från andra kammaren: herrar *Johansson* i Uppmälby, *Pettersson* i Bjälbo,* *Hedlund* i Häste,* *Carlström, Uddenberg, Andersson* i Grimbo,* *Svensson* i Grönvik* och *Andersson* i Löbbo.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Andersson* i Grimbo och *Svensson* i Grönvik, som yrkat bifall till motionen II:518.