

N:o 96.

Af herr **G. O. Wallenberg**, *angående skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning i syfte att genom förbättrade kommunikationsanordningar m. m. främja den svenska smörexporten till England.*

Smörexporten har numera blifvit af sådan betydelse för vårt land, att det är af intresse för det allmänna att noggrant beakta alla de omständigheter, som dermed hafva sammanhang. Ifrån att i början af 1870-talet hafva en ringa omfattning har den nu stigit derhän, att den representerar ett värde af emellan 35 och 40 millioner kronor årligen. Att landtbruket deraf har stora fördelar, ligger utom allt tvifvel.

Emellertid förnimmas då och då röster, som framhålla, att kulminationspunkten skulle hafva nåtts och att, om ej en definitiv tillbakagång vore att förvänta, så skulle dock ett prisfall icke uteblifva. De anledningar, som oftast anföras, äro, att Australien numera skickar betydliga kvantiteter till den engelska marknaden. Äfven Finland och Östersjöprovinserna hafva blifvit betydande konkurrenter. I Danmark växer årligen smörexporten. Allt detta angifver, att smörmarknaden går framåt, att behovet af smör i England växer i den mån dess begagnande ingår i den stora arbetarklassens lefnadsvilkor. Äfven margarintillverkningen angafs såsom en orsak till ett minskadt begagnande af smör, men hvarken denna eller den betydligt växande exporten från kolonierna borde hos oss hafva föranlett nedgång i exporten. Afsättningen af Danmarks smör har, om än med vissa tillfälliga språng hos kurvan, gått stadigt framåt, och samma är förhållandet med Finlands.

Dessa land hafva under de senaste åren likasom vi gjort allt för att förbättra sin produktion, infört bruket af separatorer och en ordnad

mejeriskötsel, men de hafva tagit ännu ett steg, nemligen att med omsorg ordna sättet för smörets afsättning. Detta har skett såväl i Finland som Danmark genom inrättande af goda förbindelser till konsumtionsorten. Finland torde icke kunna sägas ega bättre sådana än vi, men de förbindelser, som de inrättat sedan 1890, då den första verkliga reguliera linien inrättades, hafva dock föranledt, att smör-exporten från detta land i hög grad utvecklats.

Vid en dylik export är emellertid icke nog att nöja sig med endast en linie eller till och med två, ty i den mån som produktionen växer, så förekomma äfven olägenheter af att klumpvis föra ett helt lands smörexport på den engelska marknaden. Om således från exempelvis Finland produceras 10,000 drittlar smör i veckan, är klart, att det vore mycket fördelaktigare för prisens upprätthållande, om denna kvantitet tillfördes England under alla veckodagarne med exempelvis 1,500 drittlar om dagen, än att på en bestämd dag hela partiet förekommer på en gång. De engelska köpmännen måste begagna sig af en dylik omständighet för att pressa priserna. En annan alldeles bestämd olägenhet uppstår vid ett sådant stötvis återkommande tillflöde af stora kvantiteter smör, nemligen att endast mycket kapitalstarka köpmän kunna blifva afnämare till det sålunda ankomna smöret.

Under helt andra förhållanden arbeta de franska smörproducenterna. De hafva sina dagliga förbindelser med England, försända sitt smör med alla lägenheter. Konsumenten finner mycket lättare producenten utan de mellanhänder, hvilkas förnämsta inkomstkälla alltid måste blifva att åstadkomma fluktuationer i priset. Ty det är nu en gång så på de stora marknaderna, att spekulationen intränger på alla områden. Men spekulationen kan icke röra sig med de små kvantiteterna, utan måste hafva till sitt förfogande de största möjliga.

Detta åskådningssätt, som jag tror är riktigt, leder mig till att framhålla, att den för vår jordbruksnäring så viktiga smör-exporten icke blir handhafd på det rätta sättet.

Våra grannar, danskarne, för hvilkas affärsskicklighet och förutseende man måste hysa den största beundran, lära oss, att ett helt annat tillvägagångssätt är det rigtiga.

De hafva redan för länge sedan inrättat en regelbunden statssubventionerad linie emellan Esbjerg och Harwich. På denna linie gå båtar tre gånger i veckan i begge riktningarne. De hafva vidare inrättat en s. k. smörlinie från Köpenhamn till Hull, hvars ångare afgå från hvardera ändpunkten två gånger i veckan. Öfver dessa linier går en väsentlig del af det sydsvenska smöret.

Man har ofta hört klagomål öfver att det svenska smöret skickas till Danmark och sedan derifrån exporteras som danskt smör. Men man gör sig sällan reda för hvad den verkliga orsaken härtill är, utan skrifer det generelt på den svenska oföretagsamheten och danskarnes energi. Häri ligger dock icke felet, utan snarare deri, att vi icke hafva tillräckligt goda kommunikationer. Det är ju klart, att, när skåningarne hafva fem lägenheter i veckan från danska platser, de hellre försända sitt smör öfver Danmark än öfver Göteborg, som endast har två eller egentligen blott en lägenhet i veckan. Läger man dertill, att smöret tillföres konsumenten öfver de danska linierna mycket snåbare än öfver göteborgslinierna, och man vidare vet, att smöret förlorar i värde för hvarje timme af dess existens, så må ingen undra öfver sydsvenskarnes benägenhet att skicka smöret öfver de danska linierna. Med en större quantitet smör att afsätta torde producenten förlåtas, att han framför allt tänker på huru han skall blifva af med sin vara och mindre på det beklagliga i att han icke kan visa sin fosterlandskärlek genom att sända smöret svenska vägar och under svenskt namn.

Beträffande expeditionssätt, magasinering och dylikt äro vi i allmänhet bra mycket efter utlandet; särskildt ger sig detta till känna i anordningarne i våra hamnar. För smör och produkter af jordbruket, kött, grönsaker och dylikt hafva väl ordnade omlastningsförhållanden den allra största betydelse. Vi exportera från Sverige cirka 400,000 kilogram smör i veckan. Denna quantitet är visserligen icke tillräckligt stor för att uteslutande föda en ångbåtslinie, men den är, som jag sedan skall visa, tillräckligt vigtig för att anses vara en god grund för en utveckling af våra förbindelser, som skulle gagna äfven alla andra industrier i mer eller mindre mån, i synnerhet den, som omfattar afsättning af hel- och halffabrikat, d. v. s. de artiklar, hvarå nedlagts ett mer betydande arbete.

Jag har tänkt mig, att man skulle kunna befrämja vår afsättning i sammanhang med inrättande af en ångfärjelinie emellan skånsk hamn och Lübeck och att leda smörexporten via Hamburgs frihamn till England.

Genom besök hos de rederier, som trafikera linien Hamburg—Grimsby och Hamburg—Harwich (London), har jag erfarit, att intet hinder skulle möta att med dem avsluta årskontrakt, innefattande att de mottaga från Sverige ankommande kvantiteter smör i så stor utsträckning som helst samt att omedelbart och dagligen befordra dem till England, der de likaledes genom aftal emellan jernvägsförvaltningarne utan vidare besvär för afsändaren kunde befordras till afsättningsorten.

Kostnaden för transporten från Hamburgs frihamn och till engelsk hamn uppgår till 7 à 8 shilling per ton. Överföringen från Lübecker Bahnhof till frihamnen betingar cirka 1 shilling per ton. Frakten emellan skånsk hamn och Hamburg, en distans af cirka 260 kilometer, uppgår efter 6 öre per tonkilometer till 15 kronor och 60 öre, motsvarande 17 shilling, eller tillsammans från svensk hamn till engelsk 25 shilling per ton. Detta är det pris, som i regel betalas från Göteborg till engelsk hamn för smöret, hvarvid dock är att märka den betydande skilnad, som ligger deri, särskildt för smör, att varan endast kan inträffa på afsättningsorten en gång i veckan, hvarigenom alla de olägenheter, som jag ofvan anför, uppkomma.

I samband med dessa dagliga kommunikationer emellan skånsk och engelsk hamn föreslår jag inrättandet af dagliga smörtåg, utgående från Storvik och genomlöpande landet öfver Krylbo och till den skånska exporthamnen, samt att en uniform tariff, gällande för alla vägsträckor à 75 öre per drittel, motsvarande 15 kronor per ton, skulle utgå för transport af smöret från alla punkter på statens jernvägar till den skånska exporthamnen, eller till Göteborg. Jag förutsätter nemligen, att fortfarande såsom hittills en viss del af smörexporten skulle försiggå med göteborgsbåtarna. De skulle åtnjuta samma förmåner.

Afgiften kunde lämpligen erläggas i form af frimärke för hvarje drittel, omfattande kostnaden för hela vägsträckan från afsändningsorten till engelsk hamn. Ett dylikt tillvägagångssätt skulle förekomma många tidsödande omgångar med utfärdande af fraktbref, hvilket i vanliga fall endast kan ske vid vissa tider på dygnet. Men en nödvändig följd blefve ock, att man i engelska mottagningshamnarne upprättade kontor med magasin för omhändertagande af varorna för deras försändande till respektive adresser.

Jag kan ej inse, hvarför man icke för en sådan specialartikel som smör, som är begränsad till så enkla behandligssätt som att i samma vagn transporteras ända fram till Hamburgs frihamn och sedermera i afstängdt kylrum ombord å ångare, skulle kunna lika så väl som för bref undgå att utfärda särskilda fraktbref annat än i sådana fall, då dessa särskildt fordras.

Under antagande af att *det uniforma portot* å jernvägarne skulle blifva kr. 13,50 per ton, motsvarande 15 shilling, så skulle hela transportkostnaden uppgå till 40 shilling per ton eller kr. 1,80 per drittel, hvilket motsvarar 3,6 öre per kilogram eller omkring 1,5 öre per skålpund.

Det torde vara allom välbekant, med hvilken ifver man här i landet, likasom i Danmark, sträfvat efter att höja smörets kvalitet och att derigenom med fördel kunna konkurrera på den engelska marknaden med produkter från Amerika och Australien. Måne ej den metoden då vore riktig att i första rummet beakta vigten af att få sin vara i friskaste tillstånd och så fort som möjligt i konsumentens händer.

Vi hafva sett, att fluktuationerna i noteringarne icke äro obetydliga och att de i hvarje fall äro vida afsevärdare än 1,5 öre per skålpund.

Förutsatt att vårt smör genom att, såsom jag föreslagit, kunna tillhandahållas på den engelska marknaden i bättre kondition, än såsom nu sker, kunde betinga endast fem öre mera per skålpund, så skulle denna omständighet tillföra landet en vinst af cirka 2 millioner kronor.

Men vida större betydelse skulle ett anordnande af kommunikationerna bereda för smörexporten derigenom, att denna utan allt tvifvel skulle raskare växa, än hvad som hittills skett, ty intet skäl finnes för att vi icke borde kunna afsätta lika mycket smör som danskarne, och ej heller betviflar jag, att vi, om vi sträfvade derefter, kunde producera samma kvantitet.

Man har sagt, att tillbakagången i vår smörexport skulle bero derpå, att vi i allt för hög grad sjelfva konsumera vårt smör.

För att bereda ett hjälpmedel häremot, ställer jag mitt i annan motion väckta förslag om inrättande af förbättrade förbindelser till Ryssland i samband med inrättande af ångfärjelinier till Tyskland, på så sätt att vi derigenom, i likhet med hvad som sker i Danmark, beredde oss tillfälle att från Östersjöprovinserna förvärfva billigt smör för vår egen konsumtion och derigenom öka afsättningen af vårt eget. Studerar man den danska statistiken, skall man finna, att sålunda försiggår derstädes. Genom goda kommunikationer mellan Östersjöprovinserna och Köpenhamn har man beredt en jemn tillförsel af smör och derigenom möjlighet för ökad export af den egna varan. Och detta är alldeles korrekt beträffande en sådan vara som smör, hvars pris hufvudsakligast beror på den kondition, i hvilket det uppträder på afsättningsorten. Det är därför icke naturligt att försända smör allt för långa vägar, och figurligt taladt borde det smör, som produceras i det inre af Ryssland, konsumeras i S:t Petersburg eller i Östersjöprovinserna, och det smör, som derstädes produceras, konsumeras i Sverige och Danmark, hvilka länders producerade smör borde afses för exporten till England.

Med stöd af hvad jag sålunda anfört, tillåter jag mig hemställa,

att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t ville begära, att närmare utredning beträffande det nu framlagda förslaget måtte verkställas på sätt Kongl. Maj:t finner lämpligt, i syfte att genom förbättrade kommunikationsanordningar och lättnad i jernvägs-tarifferna vår smörexport måtte befrämjas.

G. O. Wallenberg.
