

N:o 28.

Ank. till Riksd. kansli den 2 maj 1905, kl. 2 e. m.

*Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 6,
i anledning af väckt motion angående nedsättning af
fraktafgifterna för transport af potatis å statens järn-
vägar.*

I en inom Andra Kammaren väckt och till kammarens tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, n:o 15, har herr *Joh. Sjöberg* hemställt, att Riksdagen måtte besluta att till Kungl. Maj:t aflåta skrifvelse med underdånig hemställan, det Kungl. Maj:t måtte låta göra utredning och vidtaga åtgärder, att frakterna å statens järnvägar för i Sverige producerad potatis måtte sänkas med 50 procent under nu gällande frakttaxor.

Till stöd för denna sin hemställan anför motionären:

»I ett land med så lång utsträckning som Sverige och där natur, jordmån och klimatiska förhållanden äro så växlande, är det äfven naturligt, att jordbruket måste drifvas på olika sätt. För de stora bördiga slättlandstrakterna är sädesproduktionen en lika viktig sak som foderodlingen i Norrland. Det finnes emellertid åtskilliga trakter i södra och mellersta delarna af landet, där potatis kan odlas i stor utsträckning, men där detta delvis hindras genom svårighet att afsätta den producerade varan. Att använda den producerade potatisen till utfodring för husdjuren är föga lönande med de pris, som för närvarande äro gällande för andra utfodringsämnen. Att till aflägsnare orter afsätta den producerade potatisen för att användas såsom människoföda går nog för sig för kusttrakternas jordbrukare, då priset för varan är högt på världsmarknaden, då genom höga

järnvägsfrakter det är billigare importera potatis från Tyskland än att föra sådan från det inre landet till vid kusten belägna konsumerande orter.

Om man fraktar ett större parti potatis från tysk östersjöhamn till Stockholm, är frakten per 100 kilo 60 öre, men om man fraktar en järnvägsvagn med samma vara, är frakten per 100 kg. till Stockholm från Nässjö 69 öre, och naturligen mer från söder om Nässjö belägna stationer. Ungefär samma pris är frakten från Falköping till Stockholm.

Detta för att anföra exempel.

Den tyska potatisen, som konkurrerar med den svenska, är i allmänhet af en ganska medelmåttig beskaffenhet och sämre som matpotatis än den senare.

Man kan ej anse det vara till gagn för vårt lands modernäring och landet i sin helhet, att en så nödvändig vara som potatis hämtas från utlandet, då den för billigare pris kan erhållas från andra orter inom landet, om blott ej alltför höga järnvägsfrakter hindra dess transport.

Med det pris, som betalas för potatis i mellersta och norra Sverige, kan den svenska potatisen väl konkurrera med den tyska, blott järnvägsfrakterna vore lägre.

Det är af lika stor betydelse för jordbruket i potatisodlande trakter som för befolkningen i en mängd städer och industrisamhällen samt för en stor del af Norrland, att den i landet odlade potatisen kan fraktas till olika delar inom landet och där finna användning. Enda möjligheten därför är, att järnvägsfrakterna för svensk potatis sänkas.

För att den svenska potatisen skall kunna konkurrera med den tyska och afsättas till mera aflägsna orter inom landet samt säljas till pris, som är tillfredsställande för både producenter och konsumenter, är det önskligt, att nu gällande järnvägsfrakter sänkas 50 procent.

Antagligen anser kungl. järnvägsstyrelsen, att statsbanorna därigenom skulle göra förlust, men torde detta vara af mindre betydelse, då det gäller att bereda afsättning för en viktig jordbruksprodukt och att frakta en för hela landets befolkning nödvändig vara.»

Motionärens framställning synes vara i hufvudsak riktad emot den sedan flera år pågående importen af tysk potatis och hafva till ändamål att åstadkomma skydd för den inhemska potatisodlingen, på samma gång den afser att bereda tillfälle för den svenske landtbrukaren att med utsikt till ekonomisk fördel kunna afsätta sin potatis till mera aflägsna delar af landet.

Kungl. Maj:t har redan den 5 december 1901 i anledning af Riksdagens skrifvelse af år 1899 fastställt en fraktlindring i så måtto, att frakten för potatis — vare sig den producerats inom landet eller importerats — nedsatts från tariff 9 till tariff 10 vid sändning af minst 8,000 kg. och vid lastning af denna kvantitet på hvarje vagn; och, då kungl. jernvägsstyrelsen dessutom vidtagit förberedande åtgärder för en allmän revision af frakttaxan, torde man lämpligen böra afvakta resultatet däraf, innan kraf på ytterligare nedsättning framställas. Utskottet anser det ej rådligt att nu tillstyrka motionärens framställning äfven på grund däraf, att genom bifall härtill statens järnvägar möjligen skulle åsamkas förlust. Icke heller skulle en dylik åtgärd kunna gagna *öfverallt* i landet, då statsbanornas utsträckning icke är så omfattande, att alla potatisproducerande orter däraf skulle få nytta. En reduktion af potatisfrakterna å enbart statens järnvägar kan således icke medföra den allmänna förmån, motionären afsett. Utskottet har därjämte anledning betvifla, att de enskilda banornas förvaltningar skulle kunna förmås att medverka till ett allmänt genomförande af 50 procent fraktrabatt i den för potatis nu gällande frakten.

Efter hvad utskottet vidare inhämtat, har Kungl. Maj:t vid behandling af frågan om nedsättning af frakten för vissa lifsförnödenheter, särskildt i afseende å behovet för Norrland och önskingarna hos producenter i sydliga Sverige att genom billigare frakter erhålla en ökad afsättning af jordbrukets produkter inom landet, ansett sig hafva tillbörligen beaktat Riksdagens förberörda framställning af år 1899 genom beredande af 25 procents rabatt å ordinarie frakten för vissa födoämnen och fodermedel vid försändning till stationer norr om Bollnäs, under villkor att för hvarje sändning erlades frakt enligt nu gällande taxa för en väglängd af minst 800 km. och för en vikt per vagn i fråga om mjöl, spannmål, råg- och hvetekli, fodermjöl och rotfrukter m. m. af minst 8,000 kilogram.

På af utskottet anförda skäl får utskottet således hemställa,

att herr Sjöbergs ifrågavarande motion icke för närvarande måtte till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 2 maj 1905.

Å utskottets vägnar:

J. BYSTRÖM.
