

Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 29 mars 1924, kl. 1 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 3 i anledning av herr Molins m. fl. motion, nr 89, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående nedsättning av frakten vid transport av svensk frukt m. m.

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 89, som för förberedande behandling hänvisats till utskottet, har herr Molin m. fl. hemställt, att riksdagen måtte besluta om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om nedsättning av frakten till samma kostnad som före 1914 för transport av svensk frukt till trakter norr om Krylbo under tiden 15 augusti—31 december, dels ock uttala att möjlighet bör beredas att under sagda tid få svensk frukt transporterad med snabbgående tåg till sådan billigare taxa.

I fråga om motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har över ifrågavarande motion inhämtat yttranden från kungl. järnvägsstyrelsen samt från Svenska järnvägsföreningen, vilka båda yttranden härjämte avtryckas såsom bilagor.

Järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen.

Av motionens motivering framgår, att med uttrycket »svensk frukt» avses färska *äpplen* och *päron*, och då utskottet i fortsättningen för korthets skull använder ordet frukt, åsyftas härmed alltså nyssnämnda två slag av frukt.

Utskottet.

Utskottet får till fullo instämma i vad som i motionen anföres beträffande önskvärdheten av den inhemska fruktodlingens understödjande samt vikten av en ökning i konsumtionen av inhemsk frukt på den importerade fruktens bekostnad.

Emellertid torde de nuvarande avsättningssvårigheterna för den svenska frukten enligt utskottets mening icke i främsta rummet betingas av höga fraktkostnader å järnvägarna. Dessa fraktkostnader lära nämligen icke, enligt vad som för övrigt framgår av järnvägsstyrelsens yttrande i frågan, kunna belasta den saluförda svenska fruktens pris med belopp, som i och för sig skulle omöjliggöra förmånlig avsättning av densamma. Erfarenheten synes även ådagalägga, att i de fall, då skälig omsorg kan nedläggas å fruktens kvalitet,

Bihang till riksdagens protokoll 1924. 13 saml. 3 avd. 3 häft. (Nr 3.)

sortering och packning, svensk fruktodling även med nuvarande fraktsatser kan göras ekonomiskt lönande. Det förefaller även utskottet, som om man med skäl skulle kunna hoppas, att den verksamhet i denna riktning, som länge bedrivits av hushållningssällskapen och pomologiska föreningen liksom även genom en förbättrad organisation av fruktens distribuering, med tiden skall visa sig leda till allt bättre resultat.

I fråga om motionärernas yrkande vill utskottet framhålla, att, därest det samma bifölles, svårigheter otvivelaktigt skulle möta för genomförande av effektiva kontrollåtgärder i syfte att förhindra, att även importerad utländsk frukt komme i åtnjutande av den medgivna fraktsänkningen.

Men även om motionärerna, enligt utskottets mening, överskattat betydelsen för den svenska fruktens avsättningsmöjligheter av den av dem föreslagna fraktsänkningen, vill utskottet likväl icke underlåta att uttala, att det givetvis ställer sig välvilligt till varje ifrågasatt fraktsänkning för denna vara, som kan genomföras utan att densamma utbrytes ur det allmänna tariffsystemet och ställes i en klass för sig. Vid försändelse per järnväg av ifrågavarande godsslag, torde i de flesta fall transporten ske såsom styckegods, varmed förstås sändningar understigande 2,500 kg., och är det sålunda styckegodstarrifferna, som i detta fall äro av avgörande betydelse. Redan nu intager emellertid frukten en så gynnad ställning inom ramen av vårt nuvarande tarifferingssystem, att den *dels* är placerad i den lägsta styckegodsklassen, tariff 3, och *dels* fraktgods av detta slag får transporteras som ilgods efter fraktgodstaxa.

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att herr Molins m. fl. förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 27 mars 1924.

På utskottets vägnar:

ERNST ERIKSSON.

Närvarande: herrar *Eriksson* i Stockholm, *Leffler*, *Lagerkvist**, *Björnberg*, *Sjögren*, *Ros**, *Karlström* i Lummelunda, *Hansén*, *Johansson* i Krogstorp och *Svärd*.

- * Ej närvarande vid utlåtandets slutjustering.

Reservation

av herrar *Björnberg, Karlström* i Lummelunda, *Hansén* och *Johansson* i Krogstorp, vilka anfört:

»I förevarande framställning till riksdagen hava 32 stycken andra kammarledamöter, tillhörande skilda partier, yrkat på en fraktnedsättning å svensk frukt (äpplen och päron) under tiden 15 aug.—31 dec. för varor *avsedda* för trakter norr om Krylbo eller med andra ord vad som rör den norrländska konsumtionen.

Motiveringen för ifrågavarande krav ligger såväl däri, att försäljningen underlättades för producenterna som däri, att konsumenterna, i de vida trakter av landet, där ingen nämnvärd fruktodling kan förekomma, blevo i tillfälle att köpa svensk frukt till ett billigare pris. Att, såsom utskottet gör gällande, 'det icke är de höga fraktkostnaderna som i främsta rummet föranleda avsättningssvårigheterna', må nu vara hur som helst, men de höga fraktkostnaderna måtte väl dock ovedersägligen utgöra bidragande orsaker i synnerhet under rika fruktår, då fruktodlare i många fall under säsongen icke kunna för varorna betinga sig ens det pris som fraktkostnaden utgör.

I motiveringen säger utskottet 'ställa sig välvilligt till varje ifrågasatt fraktsänkning som kan genomföras utan att frukten utbrytes ur det allmänna tariffsystemet'.

Så långt äro vi alltså inom utskottet alla eniga, men när utskottet av skäl som huvudsakligen synes hänföras till tarifferingsvårigheter kommer fram till ett avstyrkande av motionen, hava vi icke kunnat biträda detta.

Vi anse däremot att ett tillmötesgående ifrån statsmakternas sida i motionens syfte skulle stå i god överensstämmelse med en sund folkhushållning, icke minst från nationalekonomisk synpunkt, och skulle näppeligen vara ägnat att, såsom utskottet gör gällande, bereda oöverkomliga tarifftekniska svårigheter.

Av samstämmiga uppgifter, som utskottet erhållit, såväl från fruktodlare och kungl. järnvägsstyrelsen som ock av vad som framgår vid jämförelse mellan olika tariffer, framgår att en fraktökning ägt rum å här ifrågavarande varor sedan 1914 från kr. 5: 80 till kr. 14: 05 per 100 kg. å viss bansträcka.

Vi hava därför ansett goda skäl tala för en sänkning, om än icke i den utsträckning som det i motionens kläm uttryckes 'till samma kostnad som före 1914' så dock *i motionens syfte* och i relation till den allmänna prisnivån, och vilja alltså föreslå:

att andra kammaren för sin del måtte besluta om en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om en sänkning av fraktkostnaden med 30 % å gällande tariffer för svenska äpplen och päron till trakter norr om Krylbo under tiden 15 aug.—31 dec.»

Bilaga 1.*Till riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Genom remiss den 15 februari 1924 har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att till Eder avgiva yttrande över en inom andra kammaren väckt motion nr 89 om fraktnedsättning för inhemsk frukt. Till åttlydnad härav får styrelsen — som i särskild skrivelse avlåtit genom samma remiss infordrat yttrande över en annan motion inom riksdagen angående utbyggande av Sävedalens hållplats till fullständig station — i nu förevarande ämne anföra följande.

Enligt gällande taxa å statens järnvägar fraktdebiteras äpplen och päron — varom här uteslutande synes vara fråga — i tarifferna 3, 4 och 6 vid försändning av respektive intill 2,500 kilogram, minst 2,500 kilogram och minst 5,000 kilogram. Å de i statens järnvägars ordinarie taxa intagna fraktavgifterna utgå för närvarande såsom bekant vissa tilläggsavgifter, vilka för här ifrågavarande tariffer utgöras av dels ett fast tillägg av 12 öre per 100 kilogram i tarifferna 3 och 4 samt 8 öre i tariff 6, dels ock en procentuell förhöjning å summan av den ordinarie fraktsatsen och ovanstående fasta tillägg, utgörande denna procentuella förhöjning i tarifferna 3, 4 och 6 respektive 130 %, 110 % och 100 %. Fraktavgifterna i öretal per 100 kilogram å vissa avstånd nu och år 1914 (inom parentes) framgår av följande tablå.

Kilometer	Tariff 3	Tariff 4	Tariff 6
100	242 (93)	200 (83)	140 (62)
200	384 (155)	317 (139)	222 (103)
500	635 (264)	521 (236)	364 (174)
1,000	918 (387)	748 (344)	522 (253)
1,500	1,159 (492)	937 (434)	662 (323)
2,000	1,401 (597)	1,126 (524)	802 (393)

1914 års fraktavgifter ligga som synes cirka 60 % under de nuvarande.

De nu gällande avgifterna hava tillämpats sedan den 1 augusti förra året och den då företagna allmänna taxesänkningen gjordes så stor som statens järnvägars ekonomi det tillät. Den av motionärerna nu ifrågasatta nedsättningen på närmare 60 % skulle innebära, att järnvägens inkomster för ifrågavarande transporter skulle komma att stå i ett mycket ofördelaktigt förhållande till järnvägens kostnader. En sådan ändring av avgiften skulle därjämte medföra ett absolut ohållbart förhållande till andra varuslags tariffering. Tarifferingen bestämmes i huvudsak efter de olika varuslagens värde och redan nu åtnjuta äpplen och päron en relativt förmånlig tariffering i förhållande till dessa fruktsorters pris. Några bärande skäl sett från järnvägssynpunkt förefinnas därför icke för medgivandet av den ytterligare förmånsställning, som motionärerna gjort sig till tolk för. Dessa synas för övrigt icke ha fäst avseende vid fruktens tariffering i förhållande till andra varuslag, utan ha genom en ändring av järnvägsfrakterna velat i första hand ernå ett skydd gentemot utländsk konkurrens och i andra hand en minskning av konsumtionspriset förnämligast i Norrland.

Att järnvägsfrakterna emellertid hava mycket ringa betydelse både i fråga om konkurrensen med den utländska frukten och i fråga om konsumtionspriset torde följande visa.

För närvarande utgör tullen å sådan frukt, varom här är fråga, 10 öre per kilogram. Såsom framgår av ovanstående tablå uppgår emellertid järnvägsfrakten icke ens å ett stort avstånd som 1,000 kilometer och för stycke gods till samma belopp som tullen. Utgår man emellertid från att transporter å så långa avstånd ordnas på ett ekonomiskt sätt, d. v. s. att frukten befordras i sändningar om minst 5,000 kilogram, finnes på nyssnämnda avstånd en marginal av cirka 5 öre per kilogram till den inhemska fruktens förmån. Tar man därtill i betraktande, att även den utländska frukten, om man icke endast tar hänsyn till försäljning i hamnarna, drabbas av större eller mindre järnvägsfrakt, synes tullen skydda den svenska frukten, så att den kan tåla den nuvarande frakten å varje förekommande transportsträcka.

Beträffande järnvägsfraktens förmenta fördyrande inverkan på konsumtionspriset vill styrelsen framhålla, att järnvägsfrakten höjer det ursprungliga priset å större avstånd, såsom vid transporter från södra Sverige till Norrland, med endast cirka 5 å 8 öre per kilogram. Enligt motionärernas egen upplysning skulle producenterna erhålla 10 öre, under det att konsumenterna få erlägga 1 å 2 kronor per kilogram. Det höga konsumtionspriset är uppenbarligen icke, såsom motionärerna synes förmoda, i första hand att tillskriva järnvägsfrakten och i andra hand mellanhänderna, utan förhållandet är det motsatta. Järnvägsfrakten utgör högst 5 å 10 % (och detta på de längsta avstånden) av konsumtionspriset, då däremot mellanhändernas pålägg utgör 80 å 90 %, om man utgår från det av motionärerna angivna producentpriset 10 öre per kilogram, ett pris som emellertid väl knappast kan avse verkligt god vara. Den önskade sänkningen av järnvägsfrakten skulle innebära en sänkning av konsumtionspriset med blott några procent, därest konsumtionspriset verkligen komme att sjunka vid en dylik fraktnedsättning. Styrelsen är dock för sin del övertygad om att så icke komme att ske, utan denna fraktnedsättning komme helt säkert att ograverad tillfalla mellanhänderna.

För att påvisa den missuppfattning av de faktiskt rådande förhållandena, som i vida kretsar synes ha fast mark, får styrelsen här nedan lämna några påtagliga exempel på frakternas inverkan på konsumtionspriset för här ifrågasvarande frukt. Styrelsen utgår i nedan angivna fall från, att producenterna i de södra landsdelarna vid försäljning i minut tillgodoräkna sig ett 150 % högre pris än det av motionärerna angivna, alltså 25 öre per kilogram, ävensom att för en eller flera köparens räkning befordras netto 35, brutto 40 kilogram. Härvid erhållas följande siffror:

	Inköps- pris	Emballage- kostnad	Frakt	Summa	Kostnad per kg.
K r o n o r					
Från Eslöv till Östersund	8.75	1.40	3.70	13.85	0.40
» Linköping till Östersund	8.75	1.40	3.10	13.25	0.38
» Eslöv till Luleå.....	8.75	1.40	4.85	15.00	0.43
» Linköping till Luleå.....	8.75	1.40	4.30	14.45	0.41

Även om man tager hänsyn till uppkommande transportkostnader å av-sändnings- och bestämmelsestationerna, torde siffrorna visa att varken produktion- eller konsumtionsprisen behöva röna något menligt inflytande av järnvägsfrakterna, även om transporterna ske såsom stycke gods.

Redan de ovan anförda förhållandena visa således, att en fraktnedsättning för svensk frukt sannolikt icke skulle medföra varken högre produktions- eller lägre konsumtionspris.

Ett särskiljande i taxehänseende mellan svensk och utländsk frukt torde icke vara möjlig, och en allmän sänkning, gällande såväl inhemsk som importerad vara, skulle icke nämnvärt kunna stödja de svenska fruktodlarna i konkurrensen, enär den utländska frukten i stor utsträckning införes järnvägsledes.

Vad transporterernas utförande beträffar må framhållas, att äpplen och päron få försändas som ilgods (dock ej med snälltåg) utan någon annan avgiftsförhöjning än den s. k. kolliavgiften, som för närvarande utgör å statens järnvägar 20 öre per kolli (vilket innebär jämfört med den vanliga ilgodsfrakten en fraktnedsättning på över 60 %). Behovet av snabba transporter mot billiga avgifter får därför anses redan vara tillgodosett.

Då den begärda fraktnedsättningen såsom ovan framhållits dels är oförenlig med en rationell taxesättning, dels ock icke torde leda till det mål, som av motionärerna åsyftas, får järnvägsstyrelsen avstyrka bifall till motionen i fråga. Stockholm den 12 mars 1924.

AXEL GRANHOLM.

Aldo Almqvist.

Bilaga 2.

Till riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott.

Med skrivelse den 7 innevarande månad har utskottet berett Svenska järnvägsföreningen tillfälle att avgiva yttrande rörande en inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 89, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående nedsättning av frakten vid transport av svensk frukt, och får föreningen med anledning härav anförda följande.

Motionen utmynnar i en hemställd dels om nedsättning under tiden 15 augusti—31 december av den nuvarande frakten till samma nivå som före år 1914 för transport av svensk frukt till trakter norr om Krylbo, dels ock att möjlighet bör beredas under förstnämnda tid att få svensk frukt transporterad med snabbgående tåg mot sådan billigare taxa.

Fastän detta icke direkt uttalas i motionen torde densamma huvudsakligen avse fruktslagen äpplen och päron, vilka fruktsorter mest torde förekomma till transport å större avstånd inom landet. Det torde då böra framhållas, att dessa fruktsorter fraktberäknas enligt den lägsta stycke-godstariffen, nämligen tariff 3, i vilken avgiften f. n. för till ex. 500 km är 635 öre per 100 kg., alltså 6.35 öre per kg. Denna fraktavgift är visserligen — även vid större avstånd än det nämnda — cirka 140 % högre än den som gällde före 1914, men voro avgifterna då för styckegods, särskilt i tar. 3, enligt vad taxekommittén visat, så låga, att de knappt täckte järnvägarnas självkostnader. Ökningen ifråga kan därför enligt föreningens uppfattning icke anses oskäligen. Enär i motionen göres en jämförelse mellan frakten för frukt från Tyrolen

till Stockholm år 1922 — då denna enligt uppgift uppgick endast till 6 öre per kg. eller till ungefär samma pris som från Mariefred — torde böra erinras därom, att den utländska frukten i regel importeras sjövägen, som ju kan erbjuda lägre fraktagift än järnvägarna. Det bör emellertid samtidigt framhållas att frakten f. n. för äpplen och päron från Mariefred till Stockholm är 2.53 öre per kg. Det säges vidare i motionen, att järnvägarnas fraktagifter ofta gå till avsevärt högre belopp än inköpsvärdet för frukten. Denna uppgift är påtagligen felaktig. Enligt motionen säges visserligen, att fruktodlaren för prima vara blott erhåller ett pris av 8 à 10 öre per kg. men vid en härifrån gjord förfrågan hos en större återförsäljare här i staden meddelas, att priset — vid direkt hos fruktodlaren gjorda inköp — för prima svenska äpplen och päron, vid normal skörd rör sig mellan 50 och 150 öre per kg. och att medelpriset torde kunna sättas till omkring 70 öre per kg. Dessa pris gälla visserligen för leverans fritt banvagn i Stockholm, men då den huvudsakliga delen av denna frukt inköpes från Södermanland, Väster- och Östergötland samt de södra landskapen, torde medelfrakten vad Stockholm beträffar uppgå till lägst 5 öre per kg., vilket anföres för att en riktig jämförelse mellan ovan nämnda olika prisuppgifter skall kunna göras. För frukt av sekunda kvalitet eller s. k. matfrukt kan priset, särskilt under goda fruktår, dock gå under nyssnämnda minimibelopp. Vad som sålunda framhållits torde giva vid handen, att frakten icke spelar den roll för fruktodlingen som i motionen göres gällande.

Föreningen anser sig i detta sammanhang böra framhålla, att de långväga frukttransporterna och särskilt de till norra delen av landet, vilka motionen huvudsakligen avser, endast till en ringa del beröra de enskilda järnvägarna, men har föreningen ändock till frågans belysande ansett sig böra anföra vad i det föregående framhållits.

Vad beträffar förslaget, att svensk frukt måtte under i motionen angiven tid få transporteras med snabbgående tåg, må framhållas, att enligt nu gällande bestämmelser färsk frukt vid försändning vare sig såsom stycke- eller vagnslastgods befordras såsom ilgods med persontåg mot avgift såsom för fraktgods. Även vid transporter med vissa för ilgodstransporter upplåtna snälltåg samt till stationer i Norrland norr om Bräcke tagas särskilda hänsyn vad fraktagiften beträffar för här ifrågavarande godsslag.

Då sålunda enligt vad ovan visats svenska äpplen och päron redan nu fraktberäknas enligt den billigaste styckegodstariffen — vagnslastsändningar av detta godsslag torde endast förekomma i undantagsfall — och då järnvägarna nu befordra dessa fruktsorter såsom ilgods mot fraktgodsfrakt, finner föreningen sig icke kunna tillstyrka bifall till motionen ifråga.

Stockholm den 29 februari 1924.

Svenska Järnvägsföreningen:

O. Bärnheim.