

Nr 11.

Ankom till riksdagens kansli den 18 maj 1928 kl. 12 m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 11, i anledning av väckt motion, I: 234, angående behovet av billiga och ändamålsenligt avvägda fraktsatser för jordbruksprodukter.

I en inom första kammaren väckt och till dess *andra* tillfälliga utskott hänvisad motion nr 234 har herr *Alexander Nilsson* hemställt,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar ville i enlighet med vad som i motionen framhållits taga hänsyn till behovet av billiga och ändamålsenligt avvägda fraktsatser för jordbruksprodukter.

Beträffande motivering får utskottet hänvisa till motionen.

I andra kammaren väcktes en likalydande motion under nr 404 och hänvisades till denna kammarens tredje tillfälliga utskott, som inhämtade yttranden över motionen från järnvägsstyrelsen, lantbruksstyrelsen och svenska järnvägsföreningen. Utskottet, som beretts tillfälle taga del av dessa yttranden, har fogat dem som bilagor vid detta utlåtande.

Utskottet får erinra därom, att arbetet på ny taxa för transporter å statens järnvägar har pågått sedan år 1907, då järnvägstaxekommittén tillsattes. Såsom resultat av detta arbete har framgått det förslag till taxa, som järnvägsstyrelsen med yttrande den 29 december 1925 ingav till Kungl. Maj:t. I de utlåtanden, som avgivits häröver av kommerskollegium och järnvägsrådet, hava emellertid betydande skiljaktigheter framträtt i uppfattningen beträffande storleken av det nettointkomstbelopp, som bör kunna beräknas såsom tillgängligt för en önskvärd befunnen taxenedsättning. Under det att järnvägsstyrelsen beräknat detta belopp till 5 miljoner kronor, har kommerskollegium kommit till ett belopp av minst omkring 10 miljoner kronor och järnvägsrådet funnit ett belopp av 19.7 miljoner disponibelt för taxenedsättningar. Dessa divergerande uppfattningar, om hur långt taxenedsättningarna böra sträcka sig, synas i sin mån hava verkat fördröjande på utfärdandet av ny taxa, som emellertid nu torde komma att inom relativt kort tid utfärdas.

I bilaga till 1928 års statsverksproposition, utgifter för kapitalökning, (bilaga 2 sid. 6 ff), har nämligen statsrådet och chefen för kommunikationsdepar-

Motionen.

Likalydande motion i andra kammaren. Yttranden häröver.

Utskottet.

tementet anfört, att han ansåge det angeläget att söka påskynda taxearbetet, så att den nya taxan måtte kunna träda i kraft före utgången av budgetåret 1928—1929. Han har också uttalat, att med hänsyn till angelägenheten av att på ett effektivt sätt bringa hjälp åt näringslivet, allvarliga ansträngningar borde göras att vid det fortsatta taxearbetet sänka taxorna inemot den nivå, som kommerskollegium ifrågasatt. Utskottet saknar givetvis anledning att här ingå på frågan om hur långt taxesänkningarna böra och kunna sträcka sig. Då emellertid sänkningar t. o. m. utöver dem, som kommit till uttryck i järnvägsstyrelsens år 1925 avgivna förslag, av kommunikationsministern föreslås till prövning, har utskottet i anledning av förevarande motion och med hänsyn till jordbruksnäringens betryckta läge velat understryka angelägenheten av att jordbruksnäringens intressen av sänkta taxor å lantbruksprodukter tillgodoses så långt möjligt är inom ramen för de taxesänkningar, som Kungl. Maj:t kan komma att fastställa med utgångspunkt från vad som är förenligt med affärs-mässiga synpunkter och med statsverkets anspråk på skälig förräntning av i statens järnvägar investerat kapital.

Med stöd av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att första kammaren för sin del måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar måtte beakta behovet av billiga och ändamålsenligt avvägda fraktsatser för jordbruksprodukter.

Stockholm den 11 maj 1928.

På utskottets vägnar:

TEODOR JULIN.

Närvarande vid ärendets slutbehandling: herrar *Julin, Larsén, Sandén**, *Granström, N. A. Nilsson, Henrik Andersson**, *Fritiof Gustafson** och *Alexander Nilsson*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Bilagor.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Till Andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Sedan järnvägsstyrelsen genom skrivelse från kungl. kommunikationsdepartementet den 17 februari 1928 anbefallts att avgiva och senast den 5 mars 1928 till utskottet överlämna yttrande över en inom andra kammaren väckt motion nr 404 angående fastställande vid statens järnvägar av billiga och ändamålsenligt avvägda fraktsatser för jordbruksprodukter, får styrelsen härigenom anföra följande.

I anledning av vad i motionen anförts får styrelsen till en början framhålla, att *jordbruksprodukter redan i den nuvarande taxan fått en i stort sett relativt gynnsam ställning, speciellt i fråga om stycke- och godstransporter.* Tariffsättningarna för flera av här ifrågakommande godsslag ha ernåtts genom under de senare åren vidtagna regleringar. Av de senaste tariffsänkningarna må anföras följande. Den 1 augusti 1923 sänktes tarifferna för mjölk och grädde såsom stycke- och gods samt för spannmål, hö och halm, oljekakor och fodermjöl i större vagnslaster. Den 1 september 1927 sänktes avgifterna för vitbetor å avstånd över 20 kilometer.

I det av järnvägsstyrelsen i december 1925 avlämnade taxeförslaget ha dessa nedflyttningar i godsindelningen bibehållits och nya ha föreslagits såsom beträffande köksväxter. Vidare ha de tariffer, enligt vilka jordbrukets produkter i allmänhet taxeras, undergått en icke oväsentlig sänkning och detta även å medellånga avstånd. Nya tariffer ha införts för stora sändningar. Det föreliggande förslaget till ny taxa torde därför, sett som helhet, få anses medföra avsevärda fördelar för jordbruket och dess binäringar. Visserligen hava även uppflyttningar till högre tariffer undantagsvis föreslagits för varor med värden, som motivera dylika uppflyttningar, men därest direktiven för taxeregleringen efter riksdagens behandling av vad i statsverkspropositionen i berörda avseende föreslagits av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet komma att ändras, kan möjligen en gynnsammare tariffsättning än den för ifrågakommande varuslag föreslagna i vissa fall genomföras. Att märka är även, att styrelsen ännu icke behandlat frågan om lägre tariffer vid export.

I övrigt är styrelsen nu icke i tillfälle att göra några närmare uttalanden om möjligheten att medgiva ytterligare nedsättningar för jordbrukets råvaror och produkter. Först sedan nya direktiv utfärdats och järnvägsstyrelsen fått tillfälle att överskåda alla föreliggande framställningars innebörd, kan det bli möjligt att taga ställning till gjorda olika framställningar. Järnvägsstyrelsen vill dock uttala, att *styrelsen därvid kommer att i så stor utsträckning, som med hänsyn till förhållandena är görligt, beakta de krav från jordbruksnäringen, som kunna anses berättigade.* Redan nu finner sig styrelsen emellertid kunna principiellt uttala sig beträffande några i motionen speciellt berörda förhållanden.

I motionen ha ifrågasatts, att man vid den kommande taxeregleringen borde vidtaga avsevärda avgiftssänkningar å medeldistanserna 100—500 kilometer,

då detta skulle vara av stor betydelse för underlättande av exporten av jordbruksprodukter.

Det bidrag till de fasta kostnaderna, som måste uttagas av de olika transporterna för att få täckning för berörda kostnader, måste av skäl, som av motionärerna antytts, till största delen uttagas av transporter å nyssberörda medeldistanser, å vilka statens järnvägar ha sin mest bärande trafik. En allmän reglering nedåt av tarifferna å dessa avstånd utöver vad järnvägsstyrelsen redan föreslagit är en mycket viktig järnvägsekonomisk fråga. Kan den företagas, kommer den givetvis exporten av jordbruksprodukter till godo, men den kan på grund av sin vittomfattande karaktär icke ingå som ett led i taxeatgärder, som taga sikte på en sänkning av frakterna enbart för jordbruksprodukter.

Motionärerna ha speciellt framhållit och närmare motiverat behovet av fraktsänkning för smör och spannmål.

Vad beträffar smöret ifrågasättes en sänkning från tariff 2 till tariff 3. Den ungefärliga gräns, järnvägsstyrelsen tänkt sig för tariffsättning i den högsta styckeodstariffen, tariffen 1, är ett värde av ungefär 1 kr. pr kilogram. Då smöret har ett tillverknings- och exportvärde av 3 kr. pr kilogram och däröver och ett minutpris, som ligger avsevärt högre, måste det vara uppenbart, att redan en tariffsättning efter tariff 2 innebär ett mycket stort hänsynstagande till kravet på en låg tariffsättning för smör. Ett införande av tariff 3 för smör vore ett så betänkligt avsteg från de principer, enligt vilka taxan ansetts böra uppbyggas, att styrelsen icke kan för sin del medverka till den begärda tariffsättningen.

Styrelsen har för övrigt bibragts den uppfattningen, att det icke så mycket beror på särskilt låga frakter som fastmer av transportförhållandena, om producenterna av livsmedel skola erhålla god valuta för sin produktion. Motionärerna ha själva gjort ett uttalande om angelägenheten att genom användningen av lämpligast möjliga befordringssätt höja smörets kvalitet. Styrelsen tillåter sig ock åberopa ett uttalande av en mejerikonsulent i en artikel i jordbrukstidskriften Svenskt land år 1924. Artikeln går ut på att påvisa behovet av goda transportförhållanden. Konsulenten säger, att värdet av smöret kan nedgå med både 5 och 10 öre pr kilogram under ogynnsamma transportförhållanden, varför det vore av vikt att ernå goda transportförhållanden. Medlet anser han vara, att initiativ tages av producenterna för att erhålla gemensamma transporter i därför väl ägnade vagnar. Han skriver:

»En första förutsättning för att mejerierna skola kunna utnyttja fördelen av kylvagnar vid smörtransporter är, att de i respektive orter kunna komma överens om att sända det smör, som har samma destinationsort samma dag i veckan. Smörhandlarna, som avräkna smöret efter dess värde vid framkomsten, drabbas ej av värdeminskningen under transporten. Vad är då naturligare än att från detta håll sådana krav ofta uppställas, som omöjliggöra ordnade smörtransporter!»

I fråga om ordnandet av transporterna har styrelsen alltid sökt tillmötesgå trafikanterna, då transports mängderna varit av den omfattning, att regelbundna transportlägenheter kunnat åstadkommas. Styrelsen är ock villig att för framtiden göra vad i dess förmåga står att underlätta befordringen.

I motionen framföres även såsom ett önskemål, att exportsmöret måtte befordras i s. k. »Hf»-vagnar, d. v. s., enligt motionärens framställning, »vagnar med kylanordning anbragt längs samtliga vagnens fyra väggar». Det kylsystem, »Frigator», som därmed avses, liksom det därmed besläktade »Glaciär», vilka på försök infördes på ett mindre antal H-vagnar, har måst övergivivas.

Båda visade sig nämligen så osäkra i driften, att försöken måste upphöra och anordningarna borttagas från dessa vagnar. Under förra årets transporter av exportsmör, vilka voro ganska stora och som planerades i samråd med lantbruksstyrelsen, användes endast vagnar, som avkyldes på vanligt sätt medelst smältande is, som anbringas, dels i behållare under vagnstaket, dels i cisterner vid båda vagnsgavlarna. Någon anmärkning mot detta sätt att avkylla vagnarna har icke framförts varken till järnvägsstationen i den största exporthamnen, Göteborg, varom styrelsen genom särskild förfrågan förvissat sig, eller till järnvägsstyrelsen. I samband med den ombyggnad av statens järnvägars kylvagnar, som nu pågår, förses vagnarna med stora isbehållare under vagnstaket, vilkas bottenyta sträcker sig över hela längden och halva bredden av taket, varigenom en betydligt ökad kylverkan väntas bli uppnådd. Därförutom erhålla väggarna en förbättrad isolering. Järnvägsstyrelsen anser med stöd av gjorda erfarenheter, att detta avkylningssystem är av tillräcklig verkan. I varje fall har något mera tillförlitligt och på samma gång praktiskt användbart system ännu icke framkommit.

Vad beträffar nedsättning för spannmål får styrelsen erinra om vad här ovan redan nämnts, nämligen att tariffen för 10 tons vagnslaster så sent som år 1923 sänkts från tariff 8 till tariff 9. Då denna tariffsättning bibehållits i det nya förslaget och tariff 9 för övrigt givits en å avstånd upp till cirka 500 kilometer avsevärt lägre nivå än för närvarande, synes spannmålen ha kommit i åtnjutande av en gynnsam tariffsättning. Då syftet med den ifrågasatta sänkningen angives vara bland annat att kvarnarna i mellersta Sverige skulle kunna köpa spannmål från Sydsverige, får styrelsen anföra, att styrelsen ställer sig tvivlande, att den föreslagna sänkningen till tariff 10 skulle kunna åstadkomma några större transporter från södra till mellersta Sverige. Emellertid är styrelsen villig att, om avsevärda transporter från Sydsverige till mellansvenska kvarnar skulle kunna erhållas genom en tariffsänkning till tariff 10, medgiva speciell fraktnedsättning för transporterna i fråga.

Stockholm den 5 mars 1928.

AXEL GRANHOLM.

Aldo Almquist.

Kungl. Lantbruksstyrelsen.

Till Riksdagens andra kammares tillfälliga utskott nr 3.

Sedan Kungl. Lantbruksstyrelsen genom Kungl. Maj: ts remiss anbefallts avgiva yttrande över en vid innevarande års riksdag inom andra kammaren väckt motion, nr 404, angående fastställande vid statens järnvägar av billiga och ändamålsenligt avvägda fraktsatser för jordbruksprodukter, får Lantbruksstyrelsen i ämnet anföra följande.

Till en början anser sig Lantbruksstyrelsen böra konstatera, att jordbruket hårt tynges av gällande höga fraktkostnader för såväl dess produkter som de för dess drift erforderliga ämnen. Inom Lantbruksstyrelsen har i och för upp-

rättande av en vägd prisindex för lantbrukets inkomster (produkter) och utgifter (produktionsfaktorer) förts statistik över prisförändringarna å detta område sedan år 1913. Av denna statistik framgår, att, under det att jordbrukets inkomster för senaste halvåret 1927 endast med 42 procent översteg 1913 års prisläge, utgifterna sedan denna tid stigit med 64 procent. Bland jordbrukets utgiftsposter intaga härvid fraktkostnaderna främsta rummet med en stegring i förhållande till år 1913 av icke mindre än 135 procent. Till jämförelse härmed kan anföras, att arbetskostnaderna inom jordbruket stegrats med 81 procent, kraftfoder med 47 procent och konstgödsel (inklusive kalk) med 30 procent. Av vad sålunda anförts torde ligga i öppen dag, att jordbrukets intresse kräver, att varje åtgärd, som kan vidtagas i syfte att nedbringa jordbrukets höga fraktkostnader och åstadkomma förhållanden uti förevarande avseende, som mera nära sig dem, som rådde före kristiden, också böra vidtagas.

Det i motionen omförmälda förslag till sänkning av fraktkostnaderna å statens järnvägar skulle givetvis bidraga till dessa kostnaders nedbringande. Emellertid hava järnvägsrådets ledamöter icke varit ense om förslaget, i det att en av dem ansett sig kunna tillstyrka ännu längre gående sänkningar. Enligt vad Lantbruksstyrelsen kan finna, avser motionen, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj: t i ämnet skulle stödja den mening, som förordar ytterligare sänkning av järnvägsfrakterna. Av vad Lantbruksstyrelsen redan anført torde framgå, att styrelsen finner en sådan åtgärd ur jordbrukets synpunkt synnerligen väl befogad.

Motionärerna erinra jämväl därom, att hushållningssällskapens ombud hos Lantbruksstyrelsen gjort framställning om vidtagande av åtgärder i syfte att all med statens järnvägar skeende transport av smör måtte ske i s. k. »Hfvagnar». Med anledning härav har Lantbruksstyrelsen från statskonsulenten i mejerihushållning infordrat yttrande, som i transumerad avskrift bifogas. Häri redogör statskonsulenten för resultatet av den utav honom verkställda undersökningen rörande smörets transportförhållanden. Av yttrandet framgår, att berättigade erinringar emot de av statens järnvägar träffade anordningarna för smörets kylning knappast kunna göras. Lantbruksstyrelsen anser sig därför under nuvarande förhållanden icke böra tillstyrka vidtagande av särskilda åtgärder på detta område.

Statskonsulenten ifrågasätter emellertid, att sådan förändring ifråga om fraktberäkning vid smörtransport måtte åvägabringas, att vid transport med s. k. »kursvagnar», — det vill säga vagnar som enligt särskild, av statens järnvägar upprättad plan vissa dagar transportera smör från ett flertal stationer till viss exportplats, dit kursvagnen i sin helhet kan beräknas ankomma fullastad — fraktkostnaderna för varje inlastad försändelse måtte få beräknas efter den tariff, som gäller för full vagnslast. Frånsett den ekonomiska fördel detta skulle innebära för vederbörande mejeri och därmed för jordbruket, skulle därigenom nämnda kursvagnar bliva bättre utnyttjade och samtidigt större delen av exportsmöret komma att transporteras med vagnar, som äro särskilt utrustade för ändamålet.

Stockholm den 14 april 1928.

ERIK INSULANDER.

Georg von Zweigbergk.

Transumt ur P. M. angående fraktsatser och transporter av smör å järnvägarna.

I yttrande till Kungl. Lantbruksstyrelsen av den 7 januari detta år har undertecknad redogjort för transportförhållandet för smör under föregående år. Däri uttalas följande: »Det torde ej vara något tvivel underkastat, att icke litt. Hf är den för smörtransporter mest lämpliga vagnen såväl med hänsyn till synnerligen effektiv kylning som till den torra luften, som hindrar mögelsbildning. Då dessa vagnar ej kunna disponeras endast för smör, utan jämväl användas för kött- och fläsktransporter, måste deras lämplighet för detta senare ändamål även tagas i betraktande. Då köttet och fläsket avger fuktighet, men ingen luftväxling med den yttre luften förekommer vid denna vagn typ, är den ej lämplig för dylika varor. Slakterierna önska därför ej använda Hf-vagnar utan föredraga Hs-vagnar, som äro utrustade med ventiler, varigenom den fuktiga luften suges ut.

På grund av att Hf-vagnarna alltså anses mindre lämpliga för kött- och fläsktransporter samt då de anses besvärliga att sköta, har Statens Järnvägar beslutat frågå denna vagn typ, i det Hf-vagnarna ändras till Hs-vagnar.

Statens järnvägar har för närvarande

131 st.	kylvagnar litt.	Hmi
360 »	»	» Hs och
24 »	»	» Hf.

Så gott som samtliga 24 Hf-vagnar stå nu på verkstäderna för omändring.

Vid temperaturundersökningar i järnvägsvagnar, som jag under årens lopp företagit i Hs-vagnar, har jag kunnat konstatera, att dessa haft tillfredsställande låga temperaturer, även då den yttre luftens temperatur varit synnerligen hög, blott tillräckligt med is inlagts i isbehållaren.»

Av Järnvägsstyrelsens skrivelse den 5 mars detta år framgår, att det kylsystem, som använts i Hf-vagnar, blott införts på försök och måst överges, enär det visat sig osäkert i driften. Emellertid har Järnvägsstyrelsen nu under arbete kylvagnar med isbehållare under vagn taket, varigenom en god kylverkan säges kunna förväntas.

Under sådant förhållande synes berättigade krav på kylvagnar vara tillgodosett.

I Järnvägsstyrelsens ovan anförda skrivelse hänvisas till en artikel i jordbrukstidskriften *Svenskt Land*, däri undertecknad gjort vissa uttalanden om koncentrerings av järnvägstransporterna. Liksom Järnvägsstyrelsen hyser jag den uppfattningen, vilken även utalas i ifrågavarande artikel, att de förhållanden, under vilka transporten verkställs, spela en större roll för producenten än en sänkning av tariffen. Järnvägsstyrelsens tillmötesgående att upprätta särskilda transportplaner för smör och att utan kostnad för befraktaren ställa isade vagnar till förfogande synes mig hava varit till stor nytta. Emellertid synes det önskvärt, att Järnvägsstyrelsen lämnar det ytterligare medgivandet, att mindre smörkvantiteter inlastade vid olika stationer och som tillsammans uppgå till vagnslastkvantitet bliva fraktdebiterade efter vagnslasttariff. Ett sådant medgivande, gällande för vissa transportlinjer upptagna i kursplanerna, skulle kunna förväntas bidra till en ytterligare koncentration av smörtransporterna och i sin mån medverka till deras ändamålsenliga utförande.

Stockholm den 11 april 1928.

ERIK CARLBERG.

M. Berg.

Svenska Järnvägsföreningen.

Till Riksdagens andra kammares tillfälliga utskott nr 3.

Med skrivelse till Svenska Järnvägsföreningen den 12 innevarande februari har utskottet överlämnat en inom andra kammaren av herr Olsson i Kullenbergstorp m. fl. väckt motion nr 404, i vilken hemställes, att Riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj: t anhålla, att Kungl. Maj: t vid fastställandet av ny taxa för transporter å statens järnvägar ville i enlighet med vad i motionen framhållits taga hänsyn till behovet av billiga och ändamålsenligt avvägda fraktsatser för jordbruksprodukter.

I anledning härav får Järnvägsföreningen anföra följande.

Såsom känt ligger frågan om fastställande av ny taxa för transporter å statens järnvägar för närvarande under Kungl. Maj: ts prövning.

I denna fråga har förslag framlagts av Kungl. Järnvägsstyrelsen med skrivelse den 29 december 1925; och över detta förslag ha yttranden avgivits av Järnvägsföreningen den 11 december 1926 och av Järnvägsrådet den 11 november 1927.

Vad nu angår den av Kungl. Järnvägsstyrelsen föreslagna tarifferingen av jordbruksprodukter har Föreningen för sin del icke kunnat finna annat, än att densamma måste anses vara lämpligt avvägd. I fråga om detaljmotiveringen till de föreslagna tarifferna har Styrelsen å sid. 60 i sitt förslag hänvisat till en vid Styrelsens förslag bifogad bilaga A (se sid. 9—48).

Såsom av Järnvägsrådets yttrande (sid. 26—35) framgår, har av Järnvägsrådet icke framställts någon erinran mot den av Järnvägsstyrelsen föreslagna tarifferingen av jordbruksprodukter.

Då enligt Föreningens åsikt vid uppgörandet av Järnvägsstyrelsens förslag till tariffering av jordbruksprodukter vederbörlig hänsyn blivit tagen till jordbruksnäringens behov av billiga och ändamålsenligt avvägda fraktsatser, tillåter Föreningen sig härmed hemställa, att utskottet ville föreslå, att motionen icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 28 februari 1928.

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN.

O. Bärnheim.