

Nr 50.

Ankom till riksdagens kansli den 8 april 1930 kl. 4 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående fraktlindring
å järnväg för hö och andra fodermedel.*

(1:a avd.)

Jordbruksutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft följande inom andra kammaren väckta, till utskottet hänvisade motioner nämligen

1) nr 270 av herr *Svedberg*, vari hemställts, att riksdagen måtte till fraktlindring å järnvägarna för hö anvisa ett förslagsanslag å 100,000 kronor att användas efter av Kungl. Maj:t bestämda grunder.

2) nr 355 av herr *Grapenson*, vari hemställts, *dels* att riksdagen måtte för vart och ett av åren 1930—1934 bevilja ett reservationsanslag av 15,000 kronor för ersättande av järnvägsfrakt, helt eller delvis, å hö och fodermedel i övrigt, vilka i anledning av missväxt i Norrbottens läns fjäll- och skogsbygd eller av annan därmed jämförlig anledning till foderbristens avhjälpande där uppe inköpas från sydligare delar av vårt land, och *dels* besluta, att för något eller några år tilläventyrs överblivna eller icke i anspråk tagna medel måtte få för ändamålet reserveras till användning med högst 15,000 kronor årligen under missväxtår eller eljest, då Konungens befallningshavande i Norrbottens län efter förutgången framställning därom från hushållsgille eller lantmannasamhörighet i länet finner läget medlens användande påkalla; *allt* i enlighet med de närmare bestämmelser Kungl. Maj:t äger bestämma.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för dessa framställningar, hänvisas till motionerna.

Över motionerna har utskottet i vederbörlig ordning införskaffat yttrande dels av lantbruksstyrelsen, som därvid överlämnat yttrande av Norrbottens läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott, dels ock av järnvägsstyrelsen, vilka yttranden såsom *bilaga* fogats vid detta utlåtande.

I motionen II:270 hemställes om ett anslag till allmän fraktlindring vid transport av hö enligt grunder, som Kungl. Maj:t kan finna skäligt bestämma. Motiveringen giver emellertid vid handen, att syftet i första hand

torde vara att tillgodose behovet av fraktlindring för hö vid transport till övre Norrland samt att underlätta möjligheterna för den svenska höproduktionen att konkurrera med de i frakthänseende gynnsammare ställda finska höproducenterna. Motionen II:355 åsyftar att nedbringa fraktavgifterna för hö och andra fodermedel, vilka i anledning av missväxt i Norrbottens läns skogs- och fjällbygder eller annan därmed jämförlig anledning till foderbristens avhjälpande därstädes inköpas från sydligare delar av landet.

Utskottet. Lantbruksstyrelsen har yttrat, att höbefraktningen i och till Norrland åtminstone såvitt angår tillgodoseende av jordbrukets behov huvudsakligen finge anses inriktad på fyllande av föreliggande behov inom vissa delar av Norrbottens län. Av vad Norrbottens läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott i ärendet anfört framgår att inom detta läns kusttrakter i regel förefinnes ett foderöverskott, vilket i första hand syntes böra tagas i anspråk till täckande av foderunderskott å andra orter inom länet. Ytterligare behövtligt fodertillskott kunde förväntas stå till buds inom angränsande länen. Vad som därför närmast torde kunna i förevarande avseende ifrågasättas vore, enligt lantbruksstyrelsens mening, ett lämpligt avvägt system för befraktning av svenskt hö inom de tre — eventuellt de fyra — nordligaste länen i syfte att säkerställa, att svenskt hö i dessa delar av landet i största möjliga utsträckning komme till användning. Emellertid hava på sätt framgår av järnvägsstyrelsens yttrande i ärendet länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län hos Kungl. Maj:t gjort framställningar avseende att på grund av inom vissa delar av dessa län rådande foderbrist största möjliga fraktlindring måtte beredas för hö, som å statens järnvägar befordras från mellersta och södra Sverige till övre Norrland. Till dessa framställningar har enligt vad utskottet inhämtat Kungl. Maj:t ännu icke fattat ståndpunkt. Vid angivna förhållande och med hänsyn för övrigt särskilt till vad Norrbottens läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott i ärendet anfört finner sig utskottet icke böra biträda motionerna. Utskottet är emellertid övertygat, att Kungl. Maj:t jämväl i fortsättningen skall ägna ifrågasvarande spörsmål nödig uppmärksamhet ävensom vidtaga de åtgärder, som av förekommande förhållanden kunna visa sig påkallade.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet,

att motionerna II:270 och 355 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 8 april 1930.

På jordbruksutskottets vägnar:

C. J. JOHANSSON.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Nils August Nilsson, Elof B. Andersson, Gabrielsson, Carl E. Eriksson, Granath, August W. Johansson*, friherre *Lagerfelt, Henriksson*, samt

från andra kammaren: herrar *Johansson* i Uppmälby, *Hedlund* i Häste, *Carlström, Andersson* i Grimbo, *Svensson* i Grönvik, *Vahlstedt, Weibull, Olsson* i Rödningsberg.

Reservation

av herr *Svensson* i Grönvik.

Till Riksdagens jordbruksutskott.

Sedan till Eder remitterats två inom andra kammaren väckta motioner, den ena, nr 270, av herr J. N. Svedberg om anslag till fraktlindring för hö å järnvägarna och den andra, nr 355, av herr J. Grapenson om lättnader i järnvägsfrakt för hö och andra fodermedel, inköpta för avhjälpande av foderbrist i Norrbottens läns fjäll- och skogsbygd, har Kungl. Maj:t anbefallt Kungl. Lantbruksstyrelsen att däröver avgiva yttrande.

Med anledning härav får lantbruksstyrelsen anföra följande.

Motionen nr 270 avser enligt ordalydelsen anvisande av ett anslag å 100,000 kronor till allmän fraktlindring för hö enligt de grunder, som Kungl. Maj:t kan finna skäligt bestämma. Motiveringen giver emellertid vid handen, att syftet i första hand är att täcka behovet av fraktlindring för hö vid transport till övre Norrland samt underlättande för den svenska höproduktionen att vid höförsäljning till nämnda del av landet konkurrera med de i frakthänseende avsevärt mycket bättre ställda finska höproducenterna.

Enligt lantbruksstyrelsens förmenande vålla de nuvarande höga järnvägsfrakterna icke blott för hö utan jämväl för andra jordbruksprodukter befolkningen inom övre Norrland vissa olägenheter. Inom övriga delar av landet torde höfrakterna kanske spela något mindre roll, där icke fråga är om export av hö. Emellertid kommer dylik export att underlättas i och med ikraftträdandet av statens järnvägars nya frakttaxa, som läser komma att medgiva transport av hö i fullastade 15-tonsvagnar till lägre frakttaxor.

Frågan om höfrakterna — i den mån detta spörsmål skärskådas utan samband med det allmänna fraktläget för jordbruksprodukter — torde därför rätteligen böra anses såsom en norrlandsfråga och ses emot bakgrunden av inom denna landsdel rådande förhållanden. Många skäl tala således för att denna motion närmast bör behandlas i samband med och enligt samma riktlinjer, som motionen nr 355, vari hemställts om beviljande av 15,000 kronor för ett vart av åren 1930—1934 för ersättande av järnvägsfrakt, helt eller delvis å hö och fodermedel i övrigt, vilka i anledning av missväxt i Norrbottens läns fjäll- och skogsbygd eller av annan därmed jämförlig anledning till foderbristens avhjälpande därstädes inköpas från sydligare delar av landet. Det torde nämligen enligt lantbruksstyrelsens förmenande få anses, att höbefraktningen i och till Norrland, åtminstone såvitt angår täckandet av jordbrukets behov, huvudsakligen är inriktad på fyllande av föreliggande behov inom vissa delar av Norrbotten.

Lantbruksstyrelsen har med anledning av sistnämnda motion infordrat härvid i avskrift fogade yttrande av förvaltningsutskottet hos Norrbottens läns hushållningssällskap.

Av detta yttrande framgår i huvudsak:

att foderfrågan i Norrland till följd av dålig väderlek och av renar åstadkommen skada nu i ovanlig grad tillspetsats;

att det emellertid i år såsom tillförne genom anlåtande av inom länet tillgängliga medel och i vissa fall av bidrag, som Kungl. Maj:t ställt till förfogande, ävensom beviljad fraktnedsättning lyckats myndigheterna att på ett lyckligt sätt lösa de med foderbristen förenade svårigheterna;

samt att enligt utskottets förmenande det nu motionsvis begärda anslaget till fraktlindring icke vore oundgängligen nödvändigt.

Av yttrandet inhämtas därjämte, att inom Norrbottens kusttrakter i regel förefinnes ett foderöverskott och att det vore ett länsintresse, att detta i första hand toges i anspråk till täckande av foderunderskott å andra orter inom länet. Ytterligare behövtligt fodertillskott kunde förväntas stå till buds inom de angränsande länen.

Av utskottets yttrande framgår sålunda, att svårigheterna i övre Norrland knappast kunna åberopas såsom tvingande skäl för anvisande av det begärda anslaget.

Av större betydelse synes lantbruksstyrelsen den i motionen nr 270 anförda omständigheten, att höfrakterna på den finska sidan av Bottniska viken äro väsentligt lägre än på den svenska sidan. Detta förhållande torde dock knappast kunna anföras såsom skäl för ett yrkande på en allmän fraktnedsättning å hö utan fastmer motivera sådana särskilda åtgärder för Norrlands vidkommande, att förefintliga hööverskott inom vissa trakter av denna landsdel utan ödeläggande konkurrens från finska höproducenter kunna tillföras underskottsorterna inom Norrbottens län. Enligt vad lantbruksstyrelsen under hand erfarit, anses det inom de mera höproducerande kusttrakterna av Västerbottens län och inom Västernorrlands län vara ett synnerligen viktigt ortsintresse, att möjlighet icke genom säråtgärder i fråga om frakter beredes att på statens bekostnad frakta hööverskott från mellersta och södra Sverige till Norrbotten, samtidigt som en bestämd önskan föreligger, att det i förhållande till Finland ogynnsamma fraktläget för hö måtte tillrättaläggas.

Under sådana förhållanden finner lantbruksstyrelsen, att de frågor, som genom föreliggande motioner framförts, borde kunna begränsas att gälla spörsmålet om ett lämpligt avvägt system för befraktning av hö inom de tre — eventuellt de fyra — nordligaste länen i syfte att säkerställa, att svenskt hö inom dessa delar av landet i största möjliga utsträckning kommer till användning. Samtidigt som det här är fråga om konkurrens mellan svenskt och finskt hö föreligger, åtminstone till synes, också en konkurrensfråga mellan de svenska och finska järnvägarna, som det närmast lär ankomma på Kungl. järnvägsstyrelsen att beakta. Endast under förutsättning att frågan icke kan på ett tillfredsställande sätt ordnas genom järnvägsmyndigheternas ingripande, torde det enligt lantbruksstyrelsens förmenande böra tagas under överbäggande, om och i vilken omfattning särskilda statsmedel lämpligen böra anvisas för ändamålet.

Stockholm den 10 mars 1930.

ERIK INSULANDER.

Georg von Zweigbergk.

Till Kungl. lantbruksstyrelsen.

I skrivelse den 21 februari 1930 har Kungl. lantbruksstyrelsen anmodat Norrbottens läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott om yttrande över motion nr 355 i andra kammaren av herr Grapenson angående att riksdagen måtte för vart och ett av åren 1930/1934 bevilja ett reservationsanslag av 15,000 kronor för ersättande av järnvägsfrakt å hö eller fodermedel i övrigt, vilka i anledning av missväxt i Norrbottens läns övre bygder eller av annan jämförlig anledning till foderbristens avhjälpande där uppe inköpas från sydligare delar av vårt land.

Med anledning härav får förvaltningsutskottet vördsamt anföra följande. Tyvärr har under det sista decenniet dålig skörd förekommit flera gånger inom länet, huvudsakligen i dess övre bygder. Så har även förhållandet varit år 1929. Genom det myckna regnandet och vattenflödet under hösten och förvintern har en hel del av det bärgade fodret förstörts. Då därtill kommer att renarna även förstört en del foder, har foderfrågan i vinter i ovanlig grad tillspetsats.

Emellertid har länsstyrelsen alla dessa gånger och så även nu genom sitt inskridande avvärjt de svåraste följderna av dessa missväxtår. Genom användande av avkomstmedlen från allmäningsfonderna och nödhjälpsfonden samt i undantagsfall genom begärt och erhållet anslag av Kungl. Maj:t till visst bidrag pr kg. inköpt foder har länsstyrelsen enligt förvaltningsutskottets mening på ett lyckligt sätt löst de med foderbristen förenade svårigheterna.

Då länsstyrelsen ansett så behövt, har anhållits om fraktnedsättning för fodertransporterna, vilken nedsättning beviljats av kungl. järnvägsstyrelsen eller Kungl. Maj:t i vissa fall.

Förvaltningsutskottet anser därför att det av herr Grapenson begärda anslaget för fraktlindring icke är oundgängligen behövt, då länets foderfrågor kunnat lösas från fall till fall utan särskilt anslag av riksdagen. Norrbottningarna i allmänhet hava även den uppfattningen, att de i första hand böra söka reda sig själva och endast i yttersta nödfall begära understöd av statsmakterna, enär detta senare lätt gör ett ofördelaktigt intryck om länets förmåga till självförsörjning och självhjälp.

Skulle emellertid det ifrågasatta anslaget beviljas av riksdagen, bör detta i första hand användas för nedsättning av foderfrakterna från Norrbottens läns kustland till de behövande övre bygderna. År 1927, då fodertillgången i övre bygderna även var otillräcklig, fanns stort överskott på hö i länets kustbygd, men kunde detta ej erhålla avsättning på övrebygden, då de höga kortdistansfrakterna icke medgävo dettas försäljning till inom kustbygden gängse priser på hö, utan ställde sig billigare att taga hö från mellan-Sverige med dess något lägre höpris och de låga långdistansfrakterna. Därest Norrbottens kustland ej kan fylla övre bygdens behov av stråfoder, bör detta

då tagas från de närmast angränsande länen och anslaget användas för fraktlindring från dessa län.

Enligt vilka grunder det ifrågasatta anslaget bör användas för sitt ändamål bör givetvis överlämnas åt länsstyrelsen att i varje fall avgöra.

Luleå den 3 mars 1930.

För NORRBOTTENS LÄNS HUSHÅLLNINGSSÄLLSKAP:

A. B. Gärde.

A. Österman.

Till Riksdagens jordbruksutskott.

Sedan Kungl. Maj:t anmodat järnvägsstyrelsen att till utskottet senast den 10 innevarande mars överlämna yttrande över de inom pågående riksdag väckta och till utskottet hänvisade motionerna II:270 om anslag till fraktlindring för järnvägstransporter av hö samt II:355 om bl. a. anslag för vart och ett av åren 1930—1934 för ersättande av järnvägsfrakt, helt eller delvis, å hö och fodermedel i övrigt, inköpta för avhjälpande av foderbrist i Norrbottens läns fjäll- och skogsbygd, får järnvägsstyrelsen i dessa ärenden anföra följande:

Länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län ha nyligen var för sig hos Kungl. Maj:t hemställt om åtgärder för beredande av fraktlindring för hö till övre Norrland respektive vissa socknar i Västerbottens län. Häröver avger styrelsen i dag utlåtanden av innehåll, som framgår av närlagda kopior.

Såsom synes, kan styrelsen icke tillstyrka de av nämnda länsstyrelser sökta fraktnedsättningarna med mindre statens järnvägar erhålla fraktkompensation från statsanslag. Detsamma gäller de transporter av fodermedel, som avses i ovannämnda båda motioner. Då dessa transporter torde komma att äga rum först efter det den nya statsbanetaxan trätt i kraft, vill styrelsen understryka sin i utlåtandet över länsstyrelsens i Norrbottens län framställning gjorda erinran, att Kungl. Maj:t nyligen haft frågan om höets plats i den nya taxeskalan under prövning och därvid, under trycket av vad som från jordbrukarehåll framhållits, sträckt sig så långt, som ansetts möjligt med hänsyn till statsbanornas och de enskilda järnvägarnas ekonomi. Denna erinran är tillämplig även på andra fodermedel än hö.

Om alltså riksdagen anser, att fraktnedsättning i viss omfattning bör medgivas för transporter av hö och eventuellt även av andra foderämnen, får järnvägsstyrelsen tillstyrka, att riksdagen för ändamålet anvisar ett särskilt anslag, att användas för beredande av ersättning åt statens och enskilda järnvägar för mot nedsättningen svarande minskning i fraktinkomst.

Anslaget bör få karaktären av förslagsanslag, enär det, innan nedsättningens storlek och omfattning blivit bestämd, är omöjligt att ens närmelsevis angiva den erforderliga storleken av berörda ersättning.

I handläggningen av detta ärende ha jämväl överdirektören Virgin och järnvägsfullmäktigen Johansson deltagit.

Stockholm den 6 mars 1930.

AXEL GRANHOLM.

Gunnar V. Alving.

(Avskrift.)

Till Konungen.

Hos Kungl. Maj:t har länsstyrelsen i Norrbottens län genom skrivelse den 3 nästlidne februari hemställt, att Kungl. Maj:t på grund av den inom stora delar av Norrbottens län för närvarande rådande foderbristen täcktes vidtaga åtgärder för beredande av fraktlindring under innevarande vinter i den omfattning, som kan anses möjlig, för hö, som å statens järnvägar befordras från mellersta och södra Sverige till övre Norrland.

Sedan Kungl. Maj:t genom remiss den 7 samma månad befallt järnvägsstyrelsen att häröver avgiva utlåtande, får styrelsen, med den remitterade handlingens återställande, anföra följande.

Den vid nyssnämnda tidpunkt existerande höbristen i övre Norrland uppskattas av länsstyrelsen till 10,000 ton. Av denna brist torde nu icke oväsentlig del redan vara fylld dels genom tillförsel från sydligare svenska län, dels genom import från Finland. Resten av behovet synes till större delen kunna tillgodoses från de övriga norrländska länen. Sålunda torde, av hit ingångna uppgifter att döma, Gävleborgs län för närvarande till avsalu inneha omkring 6,000 ton, Jämtlands län omkring 1,000 ton och Västernorrlands län minst 1,000 ton. Dessutom torde ett visst överskott på hö finnas i kusttrakterna av södra Norrbotten; exempelvis uppgives, att vid stationerna å linjen Älvsby—Piteå cirka 350 ton hö finnas till avsalu. Enligt vad styrelsen av tidningarna kunnat finna, ha också jordbrukarna i Norrlands kusttrakter med styrka gjort gällande, att de norrländska länen för närvarande kunna själva tillgodose denna landsdels behov av hö, varför ett underlättande av hötillförseln från sydligare trakter enligt nämnda jordbrukares förmenande blott skulle vara ägnat att skada det norrländska producentintresset.

Hökonsumenterna i Norrbotten synas alltså knappast vara hänvisade att taga sitt hö från mellersta eller södra Sverige, utan torde så kunna göra från orter på betydligt närmare håll — naturligen under förutsättning av skäligen prissättning från säljarnas sida.

Prissättningen är i själva verket här det väsentliga, och fraktfrågan spelar en jämförelsevis mindre roll. Dock må framhållas, att betydande fraktlindringar för hö redan finnas medgivna. Sålunda finns nedsättning enligt den s. k. norrlandstariffen för hö m. fl. fodermedel. Enligt denna tariff tillämpas för hösendningar i nordlig riktning till stationer bortom Kilafors, Orsa eller Limesforsen 25 procent nedsättning å vederbörande grundfrakt, när frakt erlægges för en väglängd av minst 800 kilometer och för en vikt pr vagn av minst 5 ton. Den sålunda uträknade nedsatta fraktsatsen per 100 kilogram för 800 kilometer tillämpas jämväl vid kortare avstånd, så långt frakten därigenom blir billigare än enligt ordinarie taxa. Detta innebär en avsevärd fraktnedsättning i många fall, där längden av vederbörande befodringssträcka understiger 800 kilometer. Ifrågavarande nedsättning, vilken gäller även för sändningar från stationer norr om Kilafors, Orsa eller Limesforsen, har alltså stor betydelse. Att utöka densamma torde få anses uteslutet redan med hänsyn till det för järnvägen oförmånliga lastningsvillkoret. Nedsättningen kan nämligen till fullo utnyttjas redan vid vederbörande vagns belastning med 5 ton hö, oavsett vagnens bärighet, och en dylik låg belastning ger en dålig nettofrakt. En lägre höfrakt kan emellertid vinnas vid tillämpning av bestämmelserna i kungl. brevet den 29 juni 1923, enligt vilka frakten för hö i sändning av minst 8 ton skall utgå enligt tariff 10 vid lastning av minst 550 kilogram per kvadratmeter av vagns hela golvyta. Detta lastningsvillkor, som innebär att minst cirka 10 ton hö måste upplastas å varje använd vagn, förutsätter emellertid höets kraftiga pressning med maskinpress.

Nedsättningen enligt nyssnämnda kungl. brev den 29 juni 1923 är mycket långt gående, och kan en ytterligare sänkning ej heller här av styrelsen förordas. I övrigt vill styrelsen här påminna om, att Kungl. Maj:t nyligen haft frågan om höets plats i den nya taxeskalan under prövning, och att Kungl. Maj:t därvid har, under trycket av vad som från jordbrukarehåll framhållits, sträckt sig så långt, som ansetts möjligt med hänsyn till statsbanornas och de enskilda järnvägarnas ekonomi. Berörda prövning har dock ännu icke gällt frågan om inrättandet av exporttariffer för hö, vilken fråga för närvarande ligger under utredning. Vidare må framhållas, att de nuvarande frakterna för hösendningar till övre Norrland ingalunda synas vara prohibitiva, i det att mot dem under en följd av år ett betydande antal vagnslaster expedierats till stationer norr om Boden på så långt håll som till och med från stationer i mellersta Sverige. Skulle emellertid Kungl. Maj:t hålla före, att fraktlindringar för hö till Norrbottens län böra medgivas utöver de redan befintliga, måste styrelsen, som anser, att ett dylikt medgivande, även om detsamma blott komme att avse någon kortare tid av innevarande år, icke skulle vara överensstämmande med statens järnvägars ekonomiska intressen, hemställa om vederbörlig fraktkompensation av statsmedel åt nämnda järnvägar.

Vad slutligen angår den av länsstyrelsen i Luleå såsom ett motiv för den begärda utökade fraktlindringen omnämnda finska konkurrensen, så har en sådan påtagligen gjort sig gällande under den gångna delen av innevarande år, men synes hittills ha varit inskränkt förnämligast till Tornedalen norr om Övertorneå. Det finska höet har härvid befordrats från huvudsakligen Vasa-trakten fram dels till Haparanda f. v. b. på bil eller på svenska Tornedalsbanan, dels till stationen Kauliranta vid den finska Tornedalsbanan och därifrån över älven till svensk sida. Den finska taxan är, förnämligast

tack vare valutaförhållandena och de särskilt på grund av de synnerligen små personallönerna låga driftkostnaderna mycket låg i jämförelse med svenska statsbanetaxan, och detta förhållande gäller alldeles särskilt varuslaget hö. Sålunda utgör frakten Vasa—Kauliranta, inklusive täckningsavgift, för ett på en öppen vagn upplastat och med pressenningar täckt parti hö, vägande 6 respektive 10 ton, 57 kronor 20 öre respektive 86 kronor 60 öre, medan vederbörande avgifter för ett motsvarande avstånd (615 kilometer) enligt svenska statsbanornas nu gällande taxa och kungl. brevet den 29 juni 1923 äro 207 kronor 60 öre respektive 220 kronor 60 öre samt enligt nya statsbanetaxan 174 kronor 60 öre respektive 205 kronor 80 öre. För vinnande av en så låg frakt som den nyssnämnda finska av 57 kronor 20 öre skulle å svensk sida en 6-tonssändning hö till Övertorneå icke kunna tagas på längre håll än från den i omedelbar närhet av Tornedalsbanan liggande stationen Lapträsk (67 kilometer). Och för samma ändamål skulle för en sändning från Piteå (285 kilometer) erfordras en, då transportererna här gå emot tomvagnsriktningen, järnvägsekonomiskt sett orimlig fraktnedsättning av 60 procent enligt nuvarande taxa och av 50 procent enligt den blivande nya.

Tages hänsyn till förestående fraktsiffror och vidare till det förhållande, att svenskt hö till Övertorneå måhända för närvarande ej kan erhållas från närmare håll än Örnsköldsvikstrakten, varifrån avståndet till Övertorneå är nästan alldeles detsamma som avståndet Vasa—Kauliranta, samt slutligen därtill, att det finska höpriset, att döma av uppgiften i länsstyrelsens skrivelse, att prima finskt hö vid gränsen betalas med 7 öre per kilogram, torde ligga något under det svenska, så är det utan vidare klart, att svenskt hö, åtminstone för närvarande, ej kan konkurrera med finskt vid leveranser till den svenska Tornedalen och orter i närheten därav. Det torde få anses vara en fullt naturlig kommersiell företeelse, att finskt hö kommer till inköp i den nordöstligaste landsändan. Härtill bidrager ock den särskilt låga taxa, som enligt Kungl. Maj:ts beslut av den 18 januari 1929 blivit fastställd för transporter å den svenska Tornedalsbanan. Något annorlunda ligger emellertid saken till beträffande transporter till sådana orter inom Norrbottens län, exempelvis Gällivare, som ligga tämligen långt från gränsen, ty för sådana transporter ha ju vederbörande finska leverantörer att betala frakt även inom Sverige. En jämförelse mellan frakterna för finskt och svenskt hö till Gällivare från nedan angivna stationer ger sålunda följande resultat:

S t r ä c k a	Kilo- meter	Frakt för 6 ton hö	
		enligt nu- varande taxa kronor	enligt nya taxan kronor
Vasa—Gällivare	876	176: 95	
Piteå—Gällivare	267	136: 80	109: 20
Umeå—Gällivare	387	182: 40	151: 20
Örnsköldsvik—Gällivare . .	605	182: 40	172: 80
Östersund—Gällivare	869	190: 80	219: 60
Ljusdal—Gällivare	933	198: —	232: 20

Denna tabell ger vid handen, att beträffande hö-sändningar till Gällivare producenterna i Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands läns kusttrakter efter den nya statsbanetaxans ikraftträdande bli i frakthänseende

gynnsammare ställda än sina finska konkurrenter, och detsamma gäller även sändningar till ett flertal andra inlandsstationer i Norrbotten än Gällivare.

I handläggningen av detta ärende ha jämväl överdirektören Virgin och järnvägsfullmäktigen Johansson deltagit.

Stockholm den 6 mars 1930.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM

G. V. Alving.

(Avskrift.)

Utlåtande.

Järnvägsstyrelsen får åberopa sitt denna dag avgivna utlåtande över länsstyrelsens i Norrbottens län framställning om fraktnedsättning för hö, som å statens järnvägar befordras från mellersta och södra Sverige till övre Norrland. Vad styrelsen däri anfört, undantagandes i avseende å den finska konkurrensen, torde äga tillämpning även på här ifrågavarande hö-sändningar till vissa socknar i Västerbottens län, och styrelsen kan därför ej heller här tillstyrka någon fraktlindring på statens järnvägars bekostnad utan måste, om Kungl. Maj:t finner skäl att här förordna om nedsättning, hemställa att nämnda järnvägar då erhålla vederbörlig kompensation av statsmedel.

Av remisshandlingarna framgår, att föreliggande framställning uteslutande avser att hjälpa mindre bemedlade hökonsumenter. Vid sådant förhållande tillåter sig styrelsen ifrågasätta, huruvida det icke vore riktigast, att hjälpen lämnades från någon under förvaltning av annat statligt organ än järnvägsstyrelsen varande undsättnings- eller nödhjälpsfond.

Stockholm den 6 mars 1930.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

G. V. Alving.
