

Nr 73.

Ankom till riksdagens kansli den 21 april 1933 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om införande av standardfrakt å färsk makrill.

(2:a avd.)

I två inom riksdagen väckta, till jordbruksutskottet hänvisade likalydande motioner, nämligen I: 138 av herr *Sundberg m. fl.* och II: 376 av herr *Hansson* i Hönö *m. fl.*, har hemställts, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t göra framställning om åtgärder för införande av standardfrakt å färsk makrill i överensstämmelse med ett i motionerna omförmäلت förslag av lantbruksstyrelsen.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna hemställan, hänvisas, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, till motionerna.

Över motionerna har utskottet införskaffat yttranden av järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen.

Riksföreningen för fiskpropaganda *m. fl.* sammanslutningar gjorde i januari 1932 hos Kungl. Maj:t framställning om att under viss tid skulle å de svenska järnvägarna för sill och makrill tillämpas en av avståndet oberoende fix fraktavgift per fisklåda (standardfrakt), dock att, om den vanliga frakten på kortare sträckor understeg standardfrakten, den billigaste frakten skulle beräknas.

Över framställningen inhämtades utlåtanden av järnvägsstyrelsen, lantbruksstyrelsen och svenska järnvägsföreningen.

Järnvägsstyrelsen hemställde i utlåtande den 18 februari 1932, att framställningen icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Järnvägsstyrelsen anförde, att förslaget innebure en fraktnedsättning, som icke kunde tillstyrkas, samt att en dylik enhetsfrakt dessutom av taxetekniska skäl icke vore genomförbar på grund av att ungefär 60 procent av järnvägsnätet i Sverige utgjordes av enskilda järnvägar, fördelade på ett hundratal förvaltningar.

I utlåtande den 28 juni 1932 instämde svenska järnvägsföreningen i vad järnvägsstyrelsen anförde.

Lantbruksstyrelsen anförde i utlåtande den 12 maj 1932, att det syntes styrelsen angeläget, att alla utvägar prövades, som vore ägnade att underlätta distributionen av fiskslag, som fångades i större mängder, och att på

grund härav försök borde göras med införande av standardfrakt å åtminstone färsk makrill, vilket fiskslag vore synnerligen lämpat för ett sådant försök. Makrillen ilandfördes praktiskt taget endast i Göteborg, Lysekil, Strömstad och Varberg, vilka städer alla vore försedda med järnväg. För att undanröja en stor del av de järnvägstekniska svårigheterna borde standardfrakterna inskränkas att gälla, utom statsbanorna, endast de enskilda järnvägar, som utgå från någon av nämnda hamnstäder. Makrillen fångades mest i betydande mängder på en gång, och det vore ofta förenat med stora svårigheter att finna avsättning för den. Det vore synnerligen önskvärt, att försök bleve utförda med en ny fraktnedsättning för denna fisk. Möjligt vore att detta försök komme att befordra en ökning av makrillavsättningen och att därigenom järnvägarnas inkomster av transporten icke minskades genom fraktnedsättningen. Standardfrakter för färsk makrill förekomme redan i Norge. På grund härav och då färsk makrill försändes inom landet i lådor, som rymma tre tjog med en vikt av 22—25 kilogram och en bruttovikt ej överstigande 35 kilogram, föreslog lantbruksstyrelsen en standardfrakt för dylik låda av 75 öre för en befraktningssträcka intill 350 kilometer, 1 krona för en befraktningssträcka från och med 350 till och med 600 kilometer och 1 krona 50 öre för större avstånd. Denna anordning borde enligt lantbruksstyrelsens mening tillämpas under maj, juni och juli månader varje år samt, för att tillräcklig erfarenhet skall kunna vinnas, gälla under en tid av minst två år.

Kungl. Maj:t har emellertid genom beslut den 21 oktober 1932 förklarat den gjorda framställningen icke föranleda till någon åtgärd.

Motionärerna hava påyrkat ett genomförande av vad lantbruksstyrelsen föreslagit under åberopande av att det vore av utomordentligt stor betydelse att avsättning vunnas inom landet för de stora mängder makrill, som fiskades vid rikets västra kust, ej mindre för detta fiskes bärighet än även för folkhushållningen, samt att de betänkligheter, som hittills rests mot lantbruksstyrelsens förslag, icke torde vara av allvarligare art än att de kunde övervinnas eller eljest borde vika för befordrande av det med förslaget avsedda behjärtansvärda syftet.

Svenska järnvägsföreningen har i sitt yttrande över motionerna anfört i huvudsak följande.

»Ehuru frågan nu gäller endast makrill och endast skulle omfatta sändningar från vissa angivna stationer måste dock från järnvägssynpunkt sett förslaget möta starka betänkligheter, särskilt med hänsyn till de konsekvenser ett bifall till förslaget kunde medföra beträffande andra godsslag.

Enligt nu gällande taxa å Statens järnvägar utgör frakten för fisk i fraktstycke godssändning å en sträcka av 350 kilometer 499 öre per 100 kilogram, alltså för en låda om 35 kilogram 175 öre, vilket pris enligt den föreslagna standardfrakten skulle nedsättas till 75 öre eller med 4 öre per kilogram av fiskens vikt.

Med tanke på det väsentligt ökade minuthandelspriset, som saltsjöfisk i allmänhet betingar i det inre av landet mot i västkuststäder, kan icke

med skäl påstås att järnvägsfrakten påverkar denna prisökning, utan torde denna ökning säkerligen böra sökas på annat håll.

Järnvägarna hava på grund av den överhandtagande bilkonkurrensen nödgats nedsätta sina styckegodsfrakter, så att de nu ligga på eller under gränsen för järnvägarnas självkostnader, varför en ytterligare sänkning av desamma skulle innebära en ren förlust.

Föreningen vill i detta sammanhang icke uraktlåta framhålla att fisk-sändningar äro särskilt gynnade av järnvägarna. Färsk fisk betraktas som lättfördärligt gods och får alltså befordras såsom ilgods mot det obetydliga tillägget av 10 procent å fraktgodsfrakten. Detta försändnings sätt möjliggör för trafikanten att nästan i sista stund före tågs avgång få inlämna godset å avsändningsstationen, vilket ofta tvingar järnvägarna att för relativt små partier tillsätta extra vagnar och hålla extra folk för godsets inlastning. Men även om fisken transportereras som fraktgods måste den skyndsamt transporterats och kräver ofta kostsamma anordningar för att kunna vid ankomsten till mottagningsstationen snarast utlämnas till mottagaren.

Med hänvisning till förestående får föreningen avstyrka bifall till den gjorda framställningen.»

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande över motionerna åberopat sitt ovan omförmälda tidigare yttrande i ärendet samt vidare anfört.

»Järnvägsstyrelsen har i berörda yttrande bland annat anfört, att ifrågasatt standardfrakt av taxetekniska skäl icke vore genomförbar på grund av det stora antalet enskilda järnvägar i landet. Debitering av en enhetsfrakt, oavsett antalet av transporten berörda järnvägar, torde visserligen i och för sig icke erbjuda ett överstigitligt hinder — förutsatt att den lägges i olika höjdlägen för olika avståndsgrupper — men enhetsfrakten måste vara tillräckligt stor för att giva de av transporter i samtrafik berörda järnvägarna tillfredsställande andelar till täckande av kostnaderna för expedierings- och transportarbetet. Enhetsfrakter av den obetydliga storlek, som av motionärerna ifrågasatts, kunna icke giva lämpligt avvägda andelar i all samtrafik.

Motionärerna hava antagit, att de taxetekniska svårigheterna skulle kunna bortfalla, därest standardfrakterna gjordes gällande endast från Göteborg, Lysekil, Strömstad och Varberg och tillämpliga utom å statsbanorna endast å de enskilda järnvägar, som utgå från nyssnämnda städer. Det är visserligen riktigt, att de nyss anförda svårigheterna skulle minskas, därest antalet enskilda järnvägar, å vilka standardfrakterna skulle gälla, inskränktes, men andra olägenheter skulle uppstå i stället. Sålunda skulle en ur fiskerinäringens synpunkt mycket avsevärd minskning av området för standardfrakternas tillämpning uppstå, i det att transporter till en stor mängd orter i södra och mellersta Sverige, vilka äro belägna vid enskilda järnvägar, fortfarande komme att fraktbeläggas enligt den ordinarie taxan. Särskilt vill styrelsen i det avsendet erinra om att transporter från Strömstad och Lysekil till så gott som hela statsbanenätet i mellersta och norra Sverige transiteras enskild järnväg av det slag, å vilken standardfrakterna icke skulle gälla. Från nyssnämnda stationer skulle standardfrakterna alltså i stort sett icke komma att gälla till andra statsbanestationer än de å Bohus- och Väst kustbanorna belägna, vilket skulle innebära ett missgynnande av nyssnämnda fiskehamnar. Nu angivna begränsning av standardfrakternas giltighetsområde skulle med all säkerhet komma att medföra, att sändningar till sta-

tioner så belägna, att nedsättningen icke skulle gälla vid direkt expediering, komme att i icke ringa utsträckning omexpedieras å vederbörande föreningsstationer, för att trafikanterna skulle komma i åtnjutande av den lägre frakten så långt det vore möjligt. Ett sådant omexpedieringsförfarande är både tids- och arbetskrävande och skulle i en mängd fall verka försenande på de i ifrågavarande avseende mycket ömtåliga transporterna.

Vad beträffar de av motionärerna föreslagna standardfrakternas storlek ger nedanstående tabell en bild av desammas förhållande till å statens järnvägar gällande ordinarie frakter, vilka i och för sig äro mycket låga, jämförda med de ordinarie frakterna för ilgodstransport, varom det här rör sig.

| Kilometer | Per låda om cirka 35 kilogram | | | |
|-------------|--------------------------------------|---------------------------|---------------------------|--|
| | Nuvarande ilgods- frakt kr. | Nuvarande frakt kr. | Standard- frakt kr. | Minskning mot nuvarande frakt kr. |
| 50 | 1.30 | 1.00 | 0.75 | 0.25 |
| 100 | 2.50 | 1.10 | 0.75 | 0.35 |
| 200 | 3.80 | 1.70 | 0.75 | 0.95 |
| 300 | 4.70 | 2.10 | 0.75 | 1.35 |
| 400 | 5.50 | 2.40 | 1.00 | 1.40 |
| 500 | 6.10 | 2.70 | 1.00 | 1.70 |
| 600 | 6.70 | 3.00 | 1.00 | 2.00 |
| 700 | 7.20 | 3.30 | 1.50 | 1.80 |
| 800 | 7.80 | 3.60 | 1.50 | 2.10 |
| 900 | 8.30 | 3.90 | 1.50 | 2.40 |
| 1,000 | 8.90 | 4.10 | 1.50 | 2.60 |

Av tabellen framgår, att fraktminskningen per låda varierar mellan 25 och 60 procent av nuvarande frakter. För att vid tillämpning av standardfrakterna åtminstone de nuvarande bruttofraktinkomsterna skulle kunna bibehållas, skulle det erfordras en ökning av transportkvantiteten makrill med från 30 till ej mindre än omkring 170 procent. För större avstånd än 1,000 kilometer äro förhållandena givetvis ännu ogynnsammare. Att en sådan ökning av transporterna skulle kunna ernås med standardfrakter torde vara tämligen uteslutet och deras införande skulle därför säkerligen komma att leda till inkomstminskning för järnvägen.

De ifrågasatta sänkningarna äro för övrigt i och för sig uppseendeväckande. De stå givetvis icke i någon som helst rimlig proportion till järnvägens inkomstbehov för täckande av direkta och indirekta kostnader. Järnvägsstyrelsen måste fastslå, att avgiftssättningen icke tar hänsyn till järnvägsekonomiska synpunkter, utan att de begärda avgifterna — vad transporterna å statens järnvägar beträffar — äro att betrakta som en förtäckt statshjälp.

För närvarande pågå inom järnvägsstyrelsen undersökningar för revidering av frakterna för stycke gods. Möjligt är, att därvid kan komma att framläggas förslag om en förenklad taxa för sändningar av relativt ringa vikt, vilken taxa tänkts givas ungefär samma form som taxan för paket gods. Den ifrågasatta åtgärden innebär så till vida ett steg i riktning mot standardfrakter, som avståndszonerna avses skola bliva långa och samma avgifter skulle för givna avstånd tillämpas såväl i statens järn-

vägars egen som i samtrafik. Huruvida i samband med en förenklad taxa för små sändningar ytterligare förenklingar möjligen kunde ifrågakomma för makrill i standardförpackningar är styrelsen ej nu beredd att avgöra. Frågan skall emellertid närmare undersökas i samband med blivande prövning av det förslag till förenklad taxa för små fraktgodssändningar, som är under utarbetande.

Med hänsyn till vad ovan anförts får järnvägsstyrelsen avstyrka införandet av de av motionärerna föreslagna standardfrakterna.»

Då makrill, som förekommer i riklig mängd vid västkusten, är ett gott födoämne, måste en ökad avsättning därav inom landet anses önskvärd. Det vore därför beklagligt, om hinder däremot skulle föreligga på grund av att taxepolitiken vid järnvägarna icke tillräckligt smidigt anpassades efter rådande förhållanden. Utskottet kan icke undgå att finna, att järnvägsfrakterna för detta liksom en hel del andra födoämnen synas i förhållande till varans värde vid inlastningen ligga på en hög nivå. Emellertid må erinras, att, enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, undersökningar för närvarande pågå om en revidering av frakterna för stycke gods, vilken möjligen kommer att medföra en förenklad taxa för makrill i standardförpackningar. Vidare vill utskottet påpeka, att chefen för jordbruksdepartementet efter av Kungl. Maj:t den 3 mars 1933 lämnat bemyndigande tillkallat särskilda sakkunniga för att, i enlighet med av departementschefen angivna riktlinjer, verkställa utredning och avgiva förslag rörande åtgärder för fiskerinäringens understödjande och lättandet av denna närings avsättningssvårigheter. Utskottet, som förutsätter, att de sakkunniga vid sin utredning komma att beakta jämväl den i motionerna berörda frågan, anser sig därför, i avbidan på resultatet av de pågående utredningarna, icke nu böra påkalla några åtgärder i motionernas syfte.

Utskottet.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet,

att motionerna I:138 och II:376 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 april 1933.

På jordbruksutskottets vägnar:

C. J. JOHANSSON.

Närvarande: se utlåtande nr 69.

Reservation

av herr *Andersson* i Grimbo.