

N:o 31.

Ank. till Riksd. kansli den 7 maj 1901, kl. 3 e. m.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 9, med anledning af väckt motion angående skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning i syfte att genom förbättrade kommunikationsanordningar m. m. främja den svenska smörexporten till England.

Uti en inom Andra Kammaran väckt och till utskottet hänvisad motion, n:o 96, har herr *G. O. Wallenberg*, med hänvisning till ett i motionen närmare framställt förslag, hemställt, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t begära, att närmare utredning beträffande berörda förslag måtte verkställas på sätt Kongl. Maj:t funne lämpligt, i syfte att den svenska smörexporten genom förbättrade kommunikationsanordningar och lättnad i jernvägstarrifferna befrämjades.

Motionären anför beträffande denna sin hemställan följande:

»Smörexporten har numera blifvit af sådan betydelse för vårt land, att det är af intresse för det allmänna att noggrant beakta alla de onständigheter, som dermed hafva sammanhang. Ifrån att i början af 1870-talet hafva en ringa omfattning har den nu stigit derhän, att den representerar ett värde af emellan 35 och 40 millioner kronor årligen. Att landtbruket deraf har stora fördelar, ligger utom allt tvifvel.

Emellertid förnimmas då och då röster, som framhålla, att kulminationspunkten skulle hafva nåtts och att, om ej en definitiv tillbakagång vore

att förvänta, så skulle dock ett prisfall icke uteblifva. De anledningar, som oftast anföras, äro, att Australien numera skickar betydliga kvantiteter till den engelska marknaden. Äfven Finland och Östersjöprovinserna hafva blifvit betydande konkurrenser. I Danmark växer årligen smörexporten. Allt detta angifver, att smörmarknaden går framåt, att behovet af smör i England växer i den mån dess begagnande ingår i den stora arbetareklassens lefnadsvilkor. Äfven margarin tillverkningen angafs såsom en orsak till ett minskadt begagnande af smör, men hvarken denna eller den betydligt växande exporten från kolonierna borde hos oss hafva föranledt nedgång i exporten. Afsättningen af Danmarks smör har, om än med vissa tillfälliga språng hos kurvan, gått stadigt framåt, och samma är förhållandet med Finlands.

Dessa land hafva under de senaste åren likasom vi gjort allt för att förbättra sin produktion, infört bruket af separatorer och en ordnad mejeriskötsel, men de hafva tagit ännu ett steg, nemligen att med omsorg ordnat sättet för smörets afsättning. Detta har skett såväl i Finland som Danmark genom inrättande af goda förbindelser till konsumtionsorten. Finland torde icke kunna sägas ega bättre sådana än vi, men de förbindelser, som de inrättat sedan 1890, då den första verkliga reguliera linien inrättades, hafva dock föranledt, att smörexporten från detta land i hög grad utvecklats.

Vid en dylik export är emellertid icke nog att nöja sig med endast en linie eller till och med två, ty i den mån som produktionen växer, så förekomma äfven olägenheter af att klumpvis föra ett helt lands smörexport på den engelska marknaden. Om således från exempelvis Finland produceras 10,000 drittlar smör i veckan, är klart, att det vore mycket fördelaktigare för prisens upprätthållande, om denna kvantitet tillfördes England under alla veckodagarne med exempelvis 1,500 drittlar om dagen, än att på en bestämd dag hela partiet förekommer på en gång. De engelska köpmännen måste begagna sig af en dylik omständighet för att pressa priserna. En annan alldeles bestämd olägenhet uppstår vid ett sådant stötvis återkommande tillflöde af stora kvantiteter smör, nemligen att endast mycket kapitalstarka köpmän kunna blifva afnämare till det sålunda ankomna smöret.

Under helt andra förhållanden arbeta de franska smörproducenterna. De hafva sina dagliga förbindelser med England, försända sitt smör med alla lägenheter. Konsumenten finner mycket lättare producenten utan de mellanhänder, hvilkas förnämsta inkomstkälla alltid måste blifva att åstadkomma fluktuationer i priset. Ty det är nu en gång så på de stora marknaderna, att spekulationen intränger på alla områden. Men spekulat-

tionen kan icke röra sig med de små kvantiteterna, utan måste hafva till sitt förfogande de största möjliga.

Detta åskådningssätt, som jag tror är riktigt, leder mig till att framhålla, att den för vår jordbruksnäring så viktiga smörexporten icke blir handhafd på det rätta sättet.

Våra grannar danskarne, för hvilkas affärsskicklighet och förutseende man måste hysa den största beundran, lära oss, att ett helt annat tillvägagångssätt är det rigtige.

De hafva redan för länge sedan inrättat en regelbunden statssubventionerad linie emellan Esbjerg och Harwich. På denna linie gå båtar tre gånger i veckan i begge riktningarne. De hafva vidare inrättat en s. k. smörlinie från Köpenhamn till Hull, hvars ångare afgå från hvardera ändpunkten två gånger i veckan. Öfver dessa linier går en väsentlig del af det sydsvenska smöret.

Man har ofta hört klagomål öfver att det svenska smöret skickas till Danmark och sedan derifrån exporteras som danskt smör. Men man gör sig sällan reda för hvad den verkliga orsaken härtill är, utan skrifer det generelt på den svenska oföretagsamheten och danskarnes energi. Härei ligger dock icke felet, utan snarare deri, att vi icke hafva tillräckligt goda kommunikationer. Det är ju klart, att, när skåningarne hafva fem lägenheter i veckan från danska platser, de hellre försända sitt smör öfver Danmark än öfver Göteborg, som endast har två eller egentligen blott en lägenhet i veckan. Lägger man dertill, att smöret tillföres konsumenten öfver de danska linierna mycket snabbare än öfver göteborgslinierna, och man vidare vet, att smöret förlorar i värde för hvarje timme af dess existens, så må ingen undra öfver sydsvenskarnes benägenhet att skicka smöret öfver de danska linierna. Med en större kvantitet smör att afsätta torde producenten förlåtas, att han framför allt tänker på, huru han skall blifva af med sin vara, och mindre på det beklagliga i, att han icke kan visa sin fosterlandskärlek genom att sända smöret svenska vägar och under svenskt namn.

Beträffande expeditionssätt, magasinering och dylikt äro vi i allmänhet bra mycket efter utlandet; särskildt ger sig detta till känna i anordningarne i våra hamnar. För smör och produkter af jordbruket, kött, grönsaker och dylikt hafva väl ordnade omlastningsförhållanden den allra största betydelse. Vi exportera från Sverige cirka 400,000 kilogram smör i veckan. Denna kvantitet är visserligen icke tillräckligt stor för att uteslutande föda en ångbåtslinie, men den är, som jag sedan skall visa,

tillräckligt viktig för att anses vara en god grund för en utveckling af våra förbindelser, som skulle gagna äfven alla andra industrier i mer eller mindre mån, i synnerhet den, som omfattar afsättning af hel- och half-fabrikat, d. v. s. de artiklar, hvarå nedlagts ett mer betydande arbete.

Jag har tänkt mig, att man skulle kunna befrämja vår afsättning i sammanhang med inrättande af en ångfärjelinie emellan skånsk hamn och Lübeck och att leda smörexporten via Hamburgs frihamn till England.

Genom besök hos de rederier, som trafikera linien Hamburg—Grimsby och Hamburg—Harwich (London), har jag erfärit, att intet hinder skulle möta att med dem avsluta årskontrakt, innefattande, att de mottaga från Sverige ankommande quantiter smör i så stor utsträckning som helst, samt att omedelbart och dagligen befordra dem till England, der de likaledes genom aftal emellan jernvägsförvaltningarne utan vidare besvär för afsändaren kunde befordras till afsättningsorten.

Kostnaden för transporten från Hamburgs frihamn och till engelsk hamn uppgår till 7 à 8 shilling per ton. Överföringen från Lübecker Bahnhof till frihamnen betingar cirka 1 shilling per ton. Frakten emellan skånsk hamn och Hamburg, en distans af cirka 260 kilometer, uppgår efter 6 öre per tonkilometer till 15 kronor och 60 öre, motsvarande 17 shilling, eller tillsammans från svensk hamn till engelsk 25 shilling per ton. Detta är det pris, som i regel betalas från Göteborg till engelsk hamn för smöret, hvarvid dock är att märka den betydande skilnad, som ligger deri, särskildt för smör, att varan endast kan inträffa på afsättningsorten en gång i veckan, hvarigenom alla de olägenheter, som jag ofvan anfört, uppkomma.

I samband med dessa dagliga kommunikationer emellan skånsk och engelsk hamn föreslår jag inrättandet af dagliga smörtåg, utgående från Storvik och genomlöpande landet öfver Krylbo och till den skånska exporthamnen, samt att en uniform tariff, gällande för alla vägsträckor à 75 öre per drittel, motsvarande 15 kronor per ton, skulle utgå för transport af smöret från alla punkter på statens jernvägar till den skånska exporthamnen, eller till Göteborg. Jag förutsätter nemligen, att fortfarande såsom hittills en viss del af smörexporten skulle försiggå med göteborgsbåtarna. De skulle åtnjuta samma förmåner.

Afgiften kunde lämpligen erläggas i form af frimärke för hvarje drittel, omfattande kostnaden för hela vägsträckan från afsändningsorten

till engelsk hamn. Ett dylikt tillvägagångssätt skulle förekomma många tidsödande omgångar med utfärdande af fraktbref, hvilket i vanliga fall endast kan ske vid vissa tider på dygnet. Men en nödvändig följd blefve ock, att man i engelska mottagningshamnarne upprättade kontor med magasin för omhändertagande af varorna för deras försändande till respektive adresser.

Jag kan ej inse, hvarför man icke för en sådan specialartikel som smör, som är begränsad till så enkla behandlingssätt som att i sanma vagn transporteras ända fram till Hamburgs frihamn och sedermera i afstängdt kylrum ombord å ångare, skulle kunna lika så väl som för bref undgå att utfärda särskilda fraktbref annat än i sådana fall, då dessa särskildt fordras.

Under antagande af att *det uniforma portot* å jernvägarne skulle blifva kr. 13,50 per ton, motsvarande 15 shilling, så skulle hela transportkostnaden uppgå till 40 shilling per ton eller kr. 1,80 per drittel, hvilket motsvarar 3,6 öre per kilogram eller omkring 1,5 öre per skålpund.

Det torde vara allom välbekant, med hvilken ifver man här i landet, likasom i Danmark, sträfvat efter att höja smörets kvalitet och att derigenom med fördel kunna konkurrera på den engelska marknaden med produkter från Amerika och Australien. Måne ej den metoden då vore riktig att i första rummet beakta vigten af att få sin vara i friskaste tillstånd och så fort som möjligt i konsumentens händer.

Vi hafva sett, att fluktuationerna i noteringarne icke äro obetydliga och att de i hvarje fall äro vida afsevärdare än 1,5 öre per skålpund.

Förutsatt, att vårt smör, genom att, såsom jag föreslagit, kunna tillhandahållas på den engelska marknaden i bättre kondition, än såsom nu sker, kunde betinga endast fem öre mera per skålpund, så skulle denna omständighet tillföra landet en vinst af cirka 2 *millioner kronor*.

Men vida större betydelse skulle ett anordnande af kommunikationerna bereda för smörexporten derigenom, att denna utan allt tvifvel *skulle raskare växa, än hvad som hittills skett*, ty intet skäl finnes för att vi icke borde kunna afsätta lika mycket smör som danskarne, och ej heller betviflar jag, att vi, om vi sträfvade derefter, kunde producera samma kvantitet.

Man har sagt, att tillbakagången i vår smörexport skulle bero derpå, att vi i allt för hög grad sjelfva konsumera vårt smör.

För att bereda ett hjälpmedel häremot, ställer jag mitt i anman motion väckta förslag om inrättande af förbättrade förbindelser till Ryssland i samband med inrättande af ångfärjelinier till Tyskland, på så sätt att vi derigenom, i likhet med hvad som sker i Danmark, beredde oss tillfälle att från Östersjöprovinserna förvärfva billigt smör för vår egen konsumtion och derigenom öka afsättningen af vårt eget. Studerar man den danska statistiken, skall man finna, att sålunda försiggår derstädes. Genom goda kommunikationer mellan Östersjöprovinserna och Köpenhamn har man beredt en jemn tillförsel af smör och derigenom möjlighet för ökad export af den egna varan. Och detta är alldeles korrekt beträffande en sådan vara som smör, hvars pris hufvudsakligast beror på den kondition, i hvilket det uppträder på afsättningsorten. Det är därför icke naturligt att försända smör allt för långa vägar, och figurligt taladt borde det smör, som produceras i det inre af Ryssland, konsumeras i St Petersburg eller i Östersjöprovinserna, och det smör, som derstädes produceras, konsumeras i Sverige och Danmark, hvilka länders producerade smör borde afses för exporten till England.»

Såsom af det anförda framgår, har motionären föreslagit, att vår smörexport skulle i sammanhang med inrättande af en ångfärjeförbindelse mellan skånsk hamn och Lübeck ledas via Hamburgs frihamn till England, äfvensom att i samband härmed dagliga smörtåg skulle anordnas, utgående från Storvik och genomlöpande landet öfver Krylbo och till den skånska exporthamnen, hvarjemte en uniform tariff, gällande för alla vägsträckor å 75 öre per drittel, motsvarande 15 kronor per ton, skulle utgå för transport af smöret från alla punkter på statens jernvägar till den skånska exporthamnen eller till Göteborg.

I anledning af de ifrågasatta genomgripande förändringarna i sättet och kostnaden för smörets transporterande å statens jernvägar har utskottet ansett sig böra infordra upplysning från kongl. jernvägsstyrelsen, dels huruvida några särskilda åtgärder för smörexportens främjande redan finnas af styrelsen vidtagna, samt om det visat sig något behof af vidare åtgärder i sådant afseende, dels i hvilken omfattning statens jernvägar under t. ex. de närmaste åren varit anlitade för smörexport, samt om den af motionären föreslagna uniforma tariffen kan anses komma att i betydligare grad nedsätta statsjernvägarnes inkomst på denna smörexport. Till svar härå har kongl. jernvägsstyrelsen i skrifvelse den 16 sistlidne mars meddelat:

»att för smörexportens främjande extra godståg anordnas en gång i

veckan från Örebro till Göteborg, med afgång från Örebro tisdags afton och ankomst till Göteborg onsdags morgon; varande detta extratåg i förbindelse med de till grenstationerna Hallsberg, Laxå, Sköfde, Moholm, Stenstorp, Falköping och Herrljunga under aftonen ankommande tåg; hvarjemte för smörets bibehållande i godt stånd detsamma transporteras i särskilda vagnar, hvilka beträffande sändningar, som lastas såsom styckegods, genom jernvägens försorg afkylas genom påfyllning af is i därför afsedda behållare; varande hos kongl. styrelsen ej anmaldt något behof af andra åtgärder för smörexportens främjande, än att all möjlig omsorg måtte egnas smörets bevarande vid stationerna och under transporter — önskemål, som styrelsen, så långt förhållandena det medgifva, sökt tillmötesgå — samt att lindring i de enligt nu gällande taxa utgående befodringsafgifterna måtte i så måtto beredas, att frakten för styckegods-sändningar måtte få utgå efter den lägre tariff, som gäller för sändningar i vagnslaster, en önskan som styrelsen emellertid endast så till vida kunnat villfara, att der i en viss trakt flere närliggande mejerier förefinnas, hvilka försända sammanlagdt så mycket smör, att det bildar en vagnslast, den för vagnslaster gällande frakt får beräknas, äfven om en del smör inlastas å någon närbelägen station;

att, då i jernvägsstatistiken artikeln smör är sammanförd med öfriga ladugårdsalster, det ej kan utan särskildt omfattande arbete, hvars utförande tiden nu icke medgifver, upplysas, i hvilken omfattning statens jernvägar under t. ex. de närmaste åren varit anlitade för smörtransport, än mindre för smörexport, men att för särskildt ändamål verkställdes en utredning öfver transporten af vissa varuslag, bland annat smör, export-smör inbegripet, under år 1893, hvilken härhos bifogas; samt

att en tillämpning af den af motionären föreslagna uniforma tariffen å den smörtransport, som anges i berörda utredning, visar sig medföra en inkomstminskning för de svenska jernvägarne af cirka 40,000 kronor. Då emellertid detta resultat ernås derigenom, att för sändningar å de afstånd, å hvilka de största transportmängderna förekomma, eller sådana under 100 kilometer, frakterna skulle blifva fördyrade med i rundt tal 100,000 kronor, något som kongl. styrelsen håller före skulle komma att så menligt inverka på en stor mängd smörproducenters intresse, att berörda uniforma tariff knappast torde kunna genomföras beträffande dem, utan man nödgas för dem bibehålla de nuvarande lägre fraktafgifterna, framgår deraf, att ett fastslående af den i motionen föreslagna tariffen i sjelfva verket skulle medföra en inkomstminskning för de svenska jernvägarne af cirka 140,000 kronor. Dertill kommer att, såsom framgår af meranämnda uppgift öfver smörtransporterna å Sveriges jernvägar år 1893,

ungefär hälften af frakterna tillgodokommer de enskilda jernvägarne: varande det, enligt kongl. styrelsens åsigt, icke sannolikt, att, derest för statens jernvägars del tillämpning af en dylik tariff skulle, trots dess omöjlighet i principiellt hänseende och trots de konsekvenser i fråga om fraktdebitering af andra varuslag, hvartill densamma skulle leda, påbjudas, de enskilda jernvägarnes förvaltningar skulle kunna medgifva tillämpning af samma uniforma tariff äfven för sändningar i samtrafik mellan enskilda jernvägar och statens jernvägar. Ett ensidigt tillämpande af en dylik tariff för transporter å statens jernvägar skulle jemväl hafva till följd, att transporter, som nu befordras öfver enskilda jernvägar, i vissa fall skulle från dessa afledas.»

Vidare har utskottet haft tillfälle att taga del af de utlåtanden, som i anledning af motionen inkommit till chefen för kongl. landbruksstyrelsen från i ärendet sakkunnige personer, nemligen statens mejeriagent i Manchester H. Wedin och statens mejerikonsulent G. Liljhagen, ur hvilka utlåtanden utskottet velat meddela följande utdrag.

Herr Wedin anför: »Förslaget i fråga synes mig synnerligen tilltalande och beaktansvärdt från den synpunkten, att svenska smöret på den föreslagna routen skulle inkomma i engelska marknaden så färskt som möjligt, hvarigenom konkurrensen med annat smör i marknaden skulle underlättas och priserna ock nog dermed i genomsnitt bli något högre, under förutsättning dock, att det säljes här omedelbart efter ankomsten. Jag fruktar och beklagar emellertid, att vissa hinder och svårigheter för genomförandet af nämnda plan torde uppstå här, och förnämst bland dessa blir otvifvelaktigt det närvarande försäljningssystemet för smöret här i allmänhet både i en-gros- och minuthandeln, eller de konservativa engelska köparne, samt för öfrigt de jemförelsevis begränsade smörkvantiteter, som må kunna påräknas från Sverige och specielt för den ifrågasatta routen Lübeck—Hamburg—Grimby (och Harwich), om dagliga sändningar skulle ske. Dessa dagliga sändningar skulle nemligen bli så små (äfven om hela exporten beräknas), att de, fördelade till ett större antal platser här och till ett betydligt antal köpmän på dessa, ej skulle anses stora nog för anordnande af särskilda marknadsdagar för deras försäljning oftare än man är van vid, hvarjemte mindre sändningar skulle säkerligen ock belastas med högre frakter på jernvägarne här och få mindre god tillsyn än nu, då särskilda »smörtåg» för svenskt och danskt smör äro anordnade hvarje vecka, såsom erfarenheten rörande engelska produkter visar. — Det är egentligen endast i London, som köpmännen äro vana att mottaga och försälja smör flera gånger i veckan, och för vårt smör är London-marknaden af jemförelsevis liten betydelse. I mellersta och norra England, Skottland och Wales samt specielt

i Manchester-distriktet, förnämsta afsättningsorten för svenska smöret i landet, synes tendensen tyvärr snarare gå i riktning att ha försäljningen koncentrerad till *en* dag i veckan än att ha flera marknadsdagar. Engelskt, irländskt och annat smör, som kan inkomma flera gånger i veckan, får nemligen merendels stå osåldt i grossörernas källare till den vanliga marknadsdagen hvarje vecka, i brist på köpare före denna dag. Finskt smör t. ex., som nu inkommer på torsdagar och fredagar, säljes ock vanligen föga samma vecka, utan först på marknadsdagarne för svenskt och danskt smör följande vecka — måndagar i ostkusthamnarne och tisdagarne inne i landet och på vestkusten — hvarför ock förslag framlagts i Finland om förändring i försändningen af smöret, så att det må framkomma samtidigt med de förra. — Förnämsta orsaken till denna koncentrerings af försäljningen till hufvudsakligen *en* dag i veckan har att sökas hos minuthandlarne utan tvifvel i synnerhet i de mindre, men talrika småstäder, som omgifva de stora »smörcentra», enär de ej vilja resa in till dessa och göra sina inköp mer än en gång i veckan, gerna på grund af besvär, kostnader och tidspillan, och många vilja ej heller gerna beordra varor af så föränderlig natur som smör skriftligen och utan att först ha pröfvat kvalitet och aftalat om pris alltefter tillförsel och efterfrågan, hvarjemte de föredraga att mottaga inköpta varor på en gång, så mycket möjligt, i stället för i småposter. En större majoritet af grossörer äro ock ej stämde för flera marknadsdagar än *en* i veckan, och det är blott en mindre minoritet, som anser en påökning i antalet önskvärd, såsom jag erfarit vid förfrågningar förut rörande detta, bestående hufvudsakligen af mindre firmor.

En omständighet att beakta är ock, att smöromsättningen i butikerna i regel är synnerligen ojemnt fördelad på olika dagar i veckan, i ty att denna t. ex. på fredagar och lördagar tillsammans vanligen plägar vara större än på öfriga dagar i veckan tillsammans eller således koncentreras mot slutet af veckan, enär arbetslönerna då merendels utbetalas och största inköpen göras af allmänheten.

Att genomdrifva en förändring i anförda under tidernas längd inrotade förhållanden gent emot majoritetens opinion bland köpmännen blir nog ingen lätt sak, och jag fruktar, att vi i Sverige bli för svaga att kunna åstadkomma en reform i angifna riktning, huru önskvärdt det än är. Om ej Danmark, som exporterar fyra gånger så mycket smör som Sverige (om utländskt smör via Danmark inberäknas), tager initiativet i detta hänseende, så torde vara föga utsigter till förändring i de bestående förhållandena. Det är blott en jmförelsevis obetydlig del af det danska smöret, som nu har mer än en marknadsdag i veckan, oaktadt 3 ångbåts-

lägenheter i veckan på en route och 2 på en annan, och detta hufvudsakligen i London, såvidt mig är bekant.»

Herr Liljhagen yttrar: »Att exportera smör dagligen från Sverige anser jag icke realiserbart, ty visserligen skulle från de mejerier, som ligga i närheten af jernvägsstationerna, detta kunna ske, men åter der mejerierna äro belägna en längre väg från jernvägen, är detta icke tänkbart, ty dagliga skjutsar med en ringa smörquantitet skulle göra dessa transporter alldeles för dyrbara. En annan omständighet lägger äfven hinder i vägen, och den är, att mer än hälften af våra mejerier tillverka icke en hel drittel om dagen.

För flera år sedan arbetades på att få till stånd smörexport tvenne gånger i veckan. Detta mötte hinder både från jernvägarnes, smörhandlarnes och engelska ångbåtsaktiebolagets sida.

Jernvägarne ansågo quantiteten alldeles för liten för att anordna med kylvagnar två gånger i veckan, och då härtill kom, att ett extra smörtåg, som utgår från Hallsberg på qvällarne och är i Göteborg på morgnarne och således i gång under den svalaste tiden på dygnet, i så fall måste indragas — ty för tvenne extra tåg i veckan var smörmängden för liten — gjordes frågan omöjlig redan från början.

Smörhandlarne ansågo, att då det var s. k. smörmarknad endast en gång i veckan, nemligen torsdagarne, voro fördelarna inga, om smöret komme till England tvenne gånger i veckan, ty det kunde ej ändå säljas förr än på torsdagarne. Häri instämde äfven statens mejeriagent i Manchester herr H. Wedin. Äfvenledes ansågo smörhandlarne, att det för dem skulle blifva besvärligare att mottaga och frakta smöret tvenne gånger i veckan till sina lagerkällare än, som det brukliga, en gång.

Ångbåtsbolaget »Th. Wilsons» förklarade sig villiga att sätta i gång tvenne ångbåtsförbindelser i veckan med England, derest smörquantiteten blef så stor, att det lönade sig. Bolaget åberopade de dyrbara kylanordningarne, som måste inrättas för smörets afkylning sommartiden.»

Såsom af kongl. jernvägsstyrelsens ofvan återgifna utlåtande framgår, lærer den af motionären föreslagna uniforma tariffen af 75 öre för hvarje å statens jernvägar fraktad smördrittlet ej kunna vinna tillämpning, då ett antagande deraf skulle för alla sändningar på afstånd under 100 kilometer, hvarinom de största transportmängderna förekomma, medföra en högst känbar och till 100,000 kronor i rundt tal per år beräknad förhöjning i fraktafgiften, men det oaktadt tillskynda statens jernvägar en afsevärd minskning i dess totalinkomst af smörexporten.

På sätt herr Liljhagen anfört, kan någon synnerlig fördel ej beredas smörproducenterna genom anordnande af dagliga smörtåg, då mera än

hälften af våra mejerier icke tillverka en hel drittel om dagen, och då dagliga skjutsar med en ringa smörquantitet skulle för de mejerier, som ligga på längre afstånd från jernvägen, blifva alldeles för dyrbara. Ej heller lär smörets afsättning i England underlättas genom sådana dagliga smörtåg. Hufvudsakliga afsättningsorterna för vårt smör äro, såsom herr Wedin i sitt ofvan anförda yttrande angifver, mellersta och norra England, Skottland och Wales, der tendensen synes gå i riktning att bibehålla försäljningen koncentrerad till endast *en dag i veckan*, hvaremot London är för vår smörmarknad af ringa betydelse. På grund af engelska folkets kända benägenhet att fasthålla vid gamla vanor, är det ringa utsigt för oss att inom kort tid kunna förflytta afsättningen af vårt smör till London, der vi skulle hafva att upptaga konkurrensen med smöret från norra Frankrike, som i London har god marknad och är fördelaktigt känt, en konkurrens, hvori vi på grund af de olika afstånden, om ej af annat skäl, sannolikt blefve underlägsna.

På grund af det anförda, och då derjemte det af herr Wallenberg uti motionen n:o 95 i Andra Kammaren väckta förslag om inrättandet af ångfärjeförbindelse mellan skånska kusten och Lübeck, hvilket förslags genomförande synes hafva utgjort en af förutsättningarna för den nu föreliggande motionen, icke vunnit Riksdagens bifall, får utskottet vördsamt hemställa,

att ifrågavarande motion ej må till någon kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 maj 1901.

På utskottets vägnar:

G. KRONLUND.
