

Nr 4.

Ankom till Riksdagens kansli den 4 mars 1913 kl. 11 f. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 4,
i anledning av herrar Olaussons och Wallentins motion
nr 160, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående sänk-
ning av frakterna för vissa slag av färsk fisk.*

Uti en inom Andra kammaren väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 160, hava herrar Olausson och Wallentin hemställt, att Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vidtagna åtgärder för en sänkning i uti motionen antydd riktning av frakterna för färsk sill, däri inbegripet färsk strömming och färsk makrill.

Till stöd för berörda hemställan hava motionärerna anfört följande:

»Samtidigt som man nu söker utfinna medel mot de alltjämt stegrade prisen på livsmedel har det under en följd av år inträffat och inträffar alltjämt, att det på vår västkust under flera månader på året finnes öfverflöd på så utmärkta födoämnen som sill och makrill. Tyvärr måste man bekänna, att nämnda fiskslag ej kommit vårt land till godo såsom sig bort. Det har för fiskerinäringens utövare och dess övriga representanter alltid varit ett brännande spörsmål, huru man skulle kunna få de fångade massorna av sill spridda överallt bland vårt lands befolkning. Från att ursprungligen närmast hava berört fiskarbefolkningen, har frågan om spridning av nämnda fiskslag, samtidigt med att dyrtiden hemsökt vårt land, blivit av största betydelse för hela folket. Det gäller numera ej blott att fiskarena skola få sälja sin vara till ett rimligt pris, utan också att skaffa vårt folk möjlighet att erhålla billig föda.

Motionen.

Varje åtgärd, som medför en ökad spridning av ifrågavarande fiskslag, har därför den dubbla goda verkan, att den dels ger fiskarena bättre lön

för deras möda och därvid även verkar gagnande på fiskerinäringens utveckling, dels ock bidrager till att motverka dyrtiden bland folket i allmänhet.

Med nutidens goda kommunikationer torde också möjlighet vara given för en allmän spridning av de billiga fiskslagen. Säkerligen finnes det olika medel för ernåendet av en ökad spridning. Undertecknade anse emellertid ett nära till hands liggande medel vara en sänkning av frakterna på statens järnvägar för transport av färsk fisk. Det torde nämligen vara otvivelaktigt, att särskilt frakterna för mindre partier utgöra ett stort hinder för spridning till från fångstplatserna avlägsna orter. Ofta utgör frakten ett högre belopp än varans värde vid inköpet. Större delen av Norrland torde nu ej, på grund av de vid långa distanser alltför höga frakterna, få del av de rika sillfångsterna på vår västkust. Däremot lär sill från Norges västkust gå över till våra norrländska landskap, där den svenska sillen, på grund av den dyrare frakten, ej kan konkurrera med den norska. Även ur denna synpunkt synes oss en sänkning av frakterna vara önskvärd.

Enligt taxan för transporter å statens järnvägar beräknas nu frakten på färsk sill efter tarifferna 3, 5 och 8, då resp. intill 2,500, minst 2,500 och minst 5,000 kilogram sändes på en gång. För annan färsk fisk erlägges frakten efter tarifferna 2, 3 och 4 resp. För färsk sill är frakten således redan nu billigare än för annan färsk fisk, ett förhållande, som synes oss fullt berättigat med hänsyn till sillens uppträdande endast vissa tider och då vanligen i överflödande mängder.

Enligt vår mening är dock en ytterligare sänkning av frakterna på färsk sill av nöden. En sådan sänkning borde framförallt gälla styckegods, ty det synes oss ganska klart, att den stora spridningen till alla delar av vårt land till stor del måste ske genom sändningar av smärre partier.

Såsom enligt vår mening lämpligt vilja vi föreslå en sänkning till tarifferna 8, 9 och 10 resp. för ovan angivna mängder i varje sändning. Detta skulle för styckegods innebära en minskning av frakten med omkring 50 %. Men ej blott sill, utan även den längs Östersjökusten fångade strömmingen borde gynnas med här ifrågasatta billigare frakter. Även strömmingen uppträder ofta i stor riklighet och förtjänar en stor spridning såsom en god folkföda. Särskilt under sommarmånaderna finnes på västkusten också riklig tillgång på färsk makrill, som där säljes till ytterst låga priser. För att den skall komma vårt folk tillgodo, vilja vi föreslå en sänkning av frakten för den till samma tariffen som för sill.

Visserligen är frågan om ändrade fraktsatser i allmänhet på statens

järnvägar sedan åtskilliga år tillbaka föremål för utredning, men synes oss frågan om sänkning av frakten på ovan berörda fiskslag så viktig, att den bör underkastas Riksdagens prövning och uttalande. På grund av de årliga återkommande rikliga sill- och makrillfiskena och den alljämt rådande dyrtiden, är det av största vikt, att frågan får sin snara lösning».

De senare årens högst betydliga stegring av levnadskostnader och livsmedelspriser har givit anledning till, att man på alla sätt sökt finna medel att motverka denna tendens. Uppmärksamheten har bland annat riktats på gällande fraktsatser för livsmedel, och man har hoppats att genom sänkningar av dessa kunna vinna en avsevärd hjälp härvidlag. De ingående undersökningar, som särskilt för Stockholms stads del verkställts, ha emellertid ej givit stöd för några förhoppningar i sådan riktning. Man har i stället, som även framgår av det vid utlåtandet såsom bilaga fogade yttrandet av Stockholms stadsfullmäktiges livsmedelskommitté, kommit till den uppfattningen, att en förbättrad organisation av handeln med livsmedel ävensom förbättringar i hygieniskt avseende av transportsättet, så att livsmedeln må kunna fraktas långa vägar utan sänkning av varans kvalitet, äro verksammare medel än fraktnedsättningar för att vinna en ökad tillförsel med åtföljande billigare priser. Denna uppfattnings riktighet synes utskottet vara särskilt påtaglig i fråga om det slag av livsmedel, beträffande vilket motionärerna hemställa om fraktlindringar. Genom ovanligt stora fångster å västkusten av t. ex. sill kan priset å denna vara sjunka till belopp, som är särdeles lågt i förhållande till sillens näringsvärde samt även betydligt lägre än vid normala fångster. Sålunda uppkommande prisvariationer uppgå till betydligt större belopp än de fraktsänkningar, som kunna tänkas ifrågakomma. Om därtör de av denna orsak uppkomna låga sillprisen ej kunna giva anledning till att försändelser av sill till avlägsna orter avsevärt ökas, synes icke heller sannolikt, att en genom fraktlindring eventuellt åstadkommen prissänkning å varan på konsumtionsorten skall kunna åstadkomma en sådan verkan. Det av motionärerna framhållna synnerligen behjärtansvärda syftet synes därför utskottet med större sannolikhet kunna främjas på ovan angivna vägar — genom ordnandet av fiskhandeln och förbättrandet av transportsättet.

Motionärernas förslag är ägnat att ingiva starka betänkligheter i järnvägsfinansiellt avseende, en fråga, som utskottet i det följande vill något beröra.

Den av Kungl. Maj:t den 28 juni 1907 tillsatta kommittén för utarbetande av förslag till ny taxa för transporter av gods å statens järn-

Utskottet.

vägar har den 27 januari i år avgivit yttrande rörande den del av sitt uppdrag, som omfattar nya taxor för livsmedelstransporter.

Kommittén har i huvudsak ställt sig avvisande till de från åtskilliga håll under de senare åren framkomna kraven på fraktlindringar för detta slag av transporter. Den hävdar nämligen, att en fraktsats ej bör sättas lägre än att åtminstone järnvägens »föränderliga» driftkostnader bliva täckta. Dessa äro de, vilka ökas i och med trafikens ökning, under det att de »fasta» driftkostnaderna — för ränta å anläggningskapital, för banunderhåll och allmän förvaltning m. m. — därvid icke undergå någon nämnvärd höjning. En taxa, som fastställes på sådant sätt, att ej ens de föränderliga driftkostnaderna täckas, leder således till direkta förluster för järnvägen, vilka förluster ökas med stigande transporter av varor, fallande under denna taxa. Noggranna beräkningar av vilka driftkostnader, som äro föränderliga, och vilka som äro fasta, hava på kommitténs föranstaltande verkställt, och tariffer, s. k. minimitariffer, vilka endast täcka de föränderliga kostnaderna, hava upprättats. En jämförelse mellan dessa minimitariffer och nu för livsmedel allmännast tillämpade tariffer utvisar, att på de kortaste avstånden den nuvarande frakten är under minimitariffen, och att den endast på längre avstånd vid vagnslastförsändningar höjer sig 1—1,5 öre per kg över densamma. I medeltal kan skillnaden ej uppskattas till fullt 0,5 öre, motsvarande i genomsnitt något över 1 % av varornas medelvärde. Taxornas sänkande till i minimitarifferna upptagna belopp kunde dock försvaras — ehuru sänkningen för statsbanorna och de enskilda järnvägarna tillhopa skulle förorsaka dem en inkomstminskning av omkring 6 miljoner kronor om året — om det kunde tänkas, att avsevärda fördelar härigenom verkligen skulle tillskyndas det allmänna i form av minskade livsmedelspriser. Men även om en dylik mot fraktlindringen svarande sänkning av livsmedelsprisen oavkortad komme konsumenterna till godo, bleve den vinst detta för dem medförde, icke stor, särskilt om man tar i betraktande, att minskade trafikintäkter i budgeten måste på skattevägen på det ena eller andra sättet ersättas. Det sannolika är dock, att vinsten av den obetydliga fraktnedsättningen aldrig når fram till konsumenten, utan stannar hos någon mellanhand.

Den andra möjlighet varigenom enligt kommittén en fraktlindring kunde tänkas gynna konsumenterna, vore, om den skulle kunna stimulera producenten till ökad produktion med åtföljande minskade tillverkningskostnader och därav föranledda lägre priser. Men den ringa fraktnedsättningen torde icke heller kunna åstadkomma en sådan verkan.

Kommittén håller före på här anförda skäl, att man genom föränd-

ring av frakttaxorna ej kan åstadkomma någon nämnvärd sänkning av levnadskostnaderna. Vissa sänkningar av nu gällande taxor anser den likväl vara fullt befogade och föreslår sådana särskilt beträffande längre avstånd och större vagnslastsändningar.

Vad angår av motionärerna föreslagna sänkningar av fiskfrakterna, utvisar nedanstående tabell dessa fraktsatser, jämförda med nu gällande frakter, de av kommittén föreslagna och de s. k. minimitarifferna, allt beräknat i öre per 100 kg.

Nu gällande statsbanefrakter.

Km.	Färsk sill.			Färsk strömming.			Färsk makrill.		
	Styckegods.	2,5 ton.	5 ton.	Styckegods.	2,5 ton.	5 ton.	Styckegods.	2,5 ton.	5 ton.
10	14	12	10	17	14	12	17	14	13
50	53	41	30	67	53	41	67	53	48
200	155	119	78	201	155	119	201	155	139
600	291	222	143	379	291	222	379	291	260
1000	387	294	195	504	387	294	504	387	344

Av kommittén föreslagna frakter.

Km.	Färsk sill och strömming.				Färsk makrill.			
	Styckegods.	2,5 ton.	5 ton.	10 ton.	Styckegods.	2,5 ton.	5 ton.	10 ton.
10	41	25	18	17	41	25	25	22
50	63	45	32	29	63	45	45	38
200	145	120	86	77	145	120	120	101
600	283	234	148	113	283	234	206	173
1000	403	338	206	160	403	338	272	233

Minimitariffer.

Km.	Styckegods.	2,5 ton.	5 ton.	10 ton.
10	47	23	10	6
200	115	78	36	24
600	258	194	92	62
1000	401	310	148	100

Motionärernas förslag.

Km.	Styckegods.	2,5 ton.	5 ton.
10	10	9	9
200	78	70	60
600	143	132	117
1000	195	184	169

Av denna tabell framgår, att, vad beträffar motionärernas önskemål rörande likställighet mellan sill och strömming, kommittén redan tillmötesgått detsamma. Makrill räknas däremot till »fisk av annat slag», som i större vagnslastsändningar rubriceras under högre tariffer, men däremot i försändelser intill 5 ton under samma tariffer som sill och strömming. De av kommittén föreslagna fraktsänkningarna inskränka sig för övrigt, som synes, till en obetydlig sådan för medelavstånden vid styckeGodsförsändningar och en något större för de längre avstånden vid vagnslaster om 10 ton och därutöver. Däremot förekomma avsevärda förhöjningar på de allra kortaste avstånden.

Motionärernas förslag åter visar högre frakter än kommitténs vid längre försändningar av vagnar om 10 ton. Alla övriga frakter äro däremot betydligt lägre än såväl de av kommittén föreslagna som de beräknade minimitarifferna.

Utskottet delar kommitténs betänkligheter mot att fastställa för statsbanorna direkt förlustbringande taxor, så mycket mera som även utskottet i detta fall anser det vara mycket möjligt, att en eventuellt vidtagen sänkning i ringa grad eller kanske icke alls kommer konsumenten till godo, utan endast kommer att gynna mellanhänderna. Kan åter tänkas, att producenten skulle komma i åtnjutande av fraktlindringen, föreligger ett fall, då staten skulle ge direkt understöd åt en viss näring, vilket bör behandlas som en vanlig anslagsfråga, om vars berättigande utskottet saknar anledning att ingå i bedömande. I varje fall är det tydligen nödvändigt, att fraktlindringen ej, som motionärerna ifrågasatt, inskränkes till statsbanorna, utan att den även tillämpas vid de enskilda banorna. Men Kungl. Maj:t kan svårligen, ehuru formellt berättigad, fastställa frakttaxor för de enskilda banorna, som äro för dessa direkt förlustbringande. Ett anslag för täckande av de enskilda banornas förluster bleve i sådant fall nödvändigt. Men utskottet håller även före, att statsbanornas ekonomi i regel bör så ordnas, att statens järnvägar förränta för dem gjorda kapitalutlägg. Om därför statens järnvägar för främjande av andra statsintressen nödgas göra vissa oppoffringar, böra de för desamma hållas skadeslösa. Denna princip har tillämpats vid beviljandet av fraktlindringar för transport av kalk för jordbrukets behov, och bör så enligt utskottets förmenande även ske, om skäl anses föreligga för medgivande av fraktlindringar för fisktransporter i den utsträckning, som motionärerna föreslagit.

Motionärernas förhoppning, att man genom sänkta frakter skulle göra det lättare för den svenska fiskerinäringen att bestå i konkurrensen från Norge, torde ej heller komma att uppfyllas genom deras förslag, enär

samma låga fraktsatser naturligen bli gällande även för transporter från detta land och möjligen därav rent utav kan föranledas, att den norska sillen finner marknad ännu längre söderut än vad för närvarande är fallet.

Överhuvud taget hyser utskottet den uppfattningen, såsom ock ovan framhållits, att motionärernas behjärtansvärda syfte, säkrare än genom i sina verkningar ovissa och i järnvägsfinansiellt avseende mycket betänkliga fraktnedsättningar, främjas genom alltjämt fortgående förbättringar i transportsättet för fisk. Det kan i detta sammanhang erinras därom, att färsk fisk, däri inbegripet färsk sill och strömming, vid järnvägstransporter behandlas som »lättfördärvad vara» och alltså får sändas som ilgods med persontåg enligt fraktgodstariff och med snälltåg i mån av utrymme med 50 % fraktförhöjning. Då styckeGodstariffen för all fisk, såsom av den ovan återgivna tabellen synes, ligger synnerligen nära den för fraktgods beräknade minimitariffen, inses, att fisk redan nu intager en gynnad ställning i frakthänseende. Men den betydelse, som den färska fisken har och ytterligare bör kunna få som födoämne, gör en dylik behandling av densamma berättigad. Åtskilliga förbättringar i transportavseende hava de senare åren vidtagits, men ännu torde nog risker kvarstå att vid långa försändningar ej erhålla varan i fullgott skick. Avhjälpandet av denna olägenhet anser utskottet vara mera än någon fraktsänkning ägnat att öka efterfrågan på fisk från västkusten till gagn för såväl konsumenter som producenter.

På grund av vad ovan anförts får utskottet hemställa,

att herrar Olaussons och Wallentins motion nr 160 icke måtte till någon Andra kammarens åtgärd föranleda.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

Bilaga.

Till Riksdagens Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Med anledning av en inom Riksdagens andra kammare av herrar Olausson och Wallentin väckt motion (nr 160) har kammarens tredje tillfälliga utskott hemställt till Stockholms stadsfullmäktiges livsmedelskommitté att avgiva yttrande över i berörda motion föreliggande ärende, och får livsmedelskommittén med anledning därav anföra följande.

Motionärerna hemställa: »att Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla, att Kungl. Maj:t täckes vidtagna åtgärder för en sänkning i ovan antydd riktning av frakterna för färsk sill däri inbegripet färsk strömming och färsk makrill». Den ovan antydda riktningen framgår av motionärernas motivering av skrivelseförslaget.

I motiveringen framhålles med all rätt den stora betydelse, som ett möjligast vidsträckt användande av nämnda fiskslag såsom födomedel innebär i ekonomiskt avseende, varjämte motionärerna anse, att det säkerligen finnes olika medel för ernåendet av en ökad konsumtion. I en sänkning av fraktavgifterna på statens järnvägar vilja motionärerna se ett nära till hands liggande medel i nämnda riktning.

Denna åsikt kan emellertid livsmedelskommittén icke dela, i vad den avser stycke gods- och vagnslastförsändelser, enär nämligen den sänkning av fraktavgifterna, som överhuvud skulle kunna tänkas möjlig, bleve så obetydlig, att den praktiskt sett blir utan betydelse för försäljningsprisen på nämnda fiskvaror även under förutsättning, att den genom en sänkning uppkommande fraktavgiftsskillnaden komme fiskprisen odelad till godo.

För att belysa denna åsikt skall livsmedelskommittén här nedan angiva några fraktavgifter för färsk sill, vilka äro dels för närvarande gällande, dels av Kungl. järnvägstaxekommittén föreslagna och dels av motionärerna ifrågasatta. Avgifterna avse försändelser från västkusten till exempelvis Stockholm eller en järnvägstransport om 500 km. och pr 100 kg.

Enligt nu gällande tariffer:

	intill	minst	minst	minst
	2.5 ton	2.5 ton	5 ton	10 ton
tariff	3	5	8	
öre	264	202	130	

Enligt taxekommitténs förslag:

tariff	3	A	7	8
öre	253	208	135	105

Av motionärerna ifrågasatta:

tariff	8	9	10
öre	130	119	104

Härav framgår att skillnaden i avgifter mellan nu gällande frakttariffer och av motionärerna ifrågasatta utgör för försändelser om

intill	minst	minst
2.5 ton	2.5 ton	5 ton
134 öre	83 öre och	26 öre

allt pr 100 kg. eller med andra ord endast resp. 1,34, 0,83 och 0,26 öre pr kg. sill.

Då emellertid de av motionärerna ifrågasatta tarifferna torde för varan i fråga understiga de minimitariffer, om vilka taxekommittén nämner i sitt betänkande, och då en sänkning med åtföljande avgiftsskillnad sålunda utan tvivel icke ens komme att uppgå till den ovan angivna, anser livsmedelskommittén, att en fraktsänkning i berörd riktning icke i nämnvärd mån skulle inverka på försäljningsprisen eller på varornas större omsättningsmöjlighet.

Vida viktigare än en fraktnedsättning är enligt livsmedelskommitténs åsikt, att vederbörande järnvägsförvaltningar hava sin uppmärksamhet fäst därpå, att fiskvaror, som ju äro ytterst ömtåliga fraktföremål, befordras med största möjliga snabbhet och på i hygieniskt avseende bästa sätt. Ty den kvalitetsnedsättning, som lätteligen kan drabba dylika, ömtåliga varor genom ett olämpligt befordringssätt, är för alla intresserade parter av vida vådligare innebörd än den ringa fraktavgifts-skillnaden.

Livsmedelskommittén är enig med motionärerna däruti, att färsk strömming bör tariffieras i likhet med färsk sill. Järnvägstaxekommittén har även i sitt betänkande beaktat det principiella i denna sak och föreslår de båda fiskslagens likhet i tariffiering. Beträffande åter makrill och annan slaktad färsk fisk föreslår nämnda kommitté samma frakttarifiering för dessa fiskvaror som för färsk sill och färsk strömming vid försändelser dels i styckegods och dels om minst 2,5 ton, och är en sådan frakt-lindring för först nämnda fiskvaror synnerligen väl betänkt av hänsyn till dylika varors ispackning. I principiellt hänseende torde sålunda motionärerna kunna förvänta sin önskan uppfylld rörande makrillens tariffiering i likhet med sillens.

Ett medel att befordra fiskvarors större avsättning från produktionsorterna till de enskilda hemmen vore utan tvivel ett väl avpassat system för paketförsändelser. Rörande detta ärende har livsmedelskommittén i en skrivelse till Kungl. järnvägstaxekommittén yttrat följande: »I samband med omnämmandet av från utlandet inkomna meddelanden anhåller livsmedelskommittén att i första rummet få fästa taxekommitténs uppmärksamhet på vikten av, att vid smärre försändelser (paketgods) ett lågt, likformigt porto infördes. Ett sådant är infört i Belgien, Danmark och Finland, varest fraktavgifterna erläggas i förskott medels frankomärken. I skrivelse den 7 mars detta år (1908) tillät sig livsmedelskommittén att hos kungl. järnvägsstyrelsen göra en förfrågan om detta ärendes läge. Genom skrivelse av 13 mars meddelade nämnda styrelse, att den hade för avsikt att till kungl. järnvägstaxekommittén överlämna ett i ärendet utarbetat förslag.» Emellertid är lämpligheten av ett dylikt transportsätt för fiskvarors vidkommande utom på portot jämväl beroende på hygienisk behandling under transporten.

Vad ytterligare beträffar de olika medlen för att nedbringa fiskprisen och därigenom åstadkomma en ökad konsumtion av fisk, vill det synas livsmedelskommittén att dylika med större framgång än genom en oväsentlig sänkning av järnvägsfrakterna borde sökas på annat håll. Då nämligen i järnvägstaxekommitténs betänkande meddelas, att partipriset på färsk sill på fångstorten är endast cirka 6 öre pr kg., under det att minuthandelspriset redan i Göteborg i regel lär vara omkring 25 öre pr kg., torde utan tvivel det allra säkraste medlet för ernåendet av större spridning ligga uti ett bättre ordnande av det sätt, varpå varuutbytet mellan producent och konsument för närvarande sker. Livsmedelskommittén anser sig emellertid icke böra i detta sammanhang ingå i några detaljer härvidlag men vill nämna, att Stockholms kommun tagit ett riktigt och lämpligt steg i rätt riktning genom att vid den kommunala fiskhallen införa stadskommissionärsinstitutionen. Men uppenbart är, att om en stadskommissionär skall lyckas i sin uppgift att underlätta varuanskaffningen åt ett samhälles distributörer (de handlande), måste hans verksamhet omfattas med förståelse och intresse av producenterna, i detta fall av fiskerinäringens utövare.

Stockholm den 25 februari 1913.

Edv. Laurent.

Axel Ceder.

Vilhelm Hansen.