

Nr 183.

Av herr **Olsson** i Blädinge **m. fl.**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående sänkning av statens järnvägars fraktavgifter för spannmål *m. m.*

I början av nästlidna år inlämnade 51 jordbrukare och riksdagsmän till kungl. kommunikationsdepartementet en så lydande skrivelse:

»Till Konungen.

Undertecknade jordbrukare och riksdagsmän anhålla härmed underdånigst få fästa Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet vid de alltför höga järnvägsfrakterna å spannmål och fodervaror och hurusom detta missförhållande i avsevärd grad är ägnat gynna import av utländsk spannmål till förfång för inhemsk jordbruksnäring.

Vid senaste årsskifte sänkte Eders Kungl. Maj:t fraktavgifterna å varor, tarifferade under tarifferna I—VII i statens järnvägars fraktgodstaxa. Däremot lämnade Kungl. Maj:t vid detta tillfälle tarifferna VIII—XII och den efterföljande s. k. u-tariffen oförändrade att förbliva vid samma höjd, till vilka de sänktes den 1 augusti 1921.

Spannmål alla slag liksom fodervaror alla slag återfinnas emellertid just under tariff VIII eller den första av de tariffer, som vid årskiftet icke gjordes till föremål för sänkning.

Hur betydande den fraktsänkning, som under sistlidna augusti månad företogs å spannmål och fodervaror än var, är den likafullt dock numera, med hänsyn till rådande låga spannmålspriser men framför allt genom sjöfrakternas återgång till normalpriser, alldeles otillräcklig.

Landets större handelskvarnar, som i huvudsakliga delar förmåla alla inom landet tillverkade, till avsalu avsedda kvarnprodukter, ligga så gott som undantagslöst vid kusten, nämligen i Göteborg, Falkenberg,

Bihang till riksdagens protokoll 1923. 4 saml. 59 häft. (Nr 183.)

Halmstad, Landskrona, Hälsingborg, Malmö, Trälleborg, Ystad, Kristianstad (Åhus), Kalmar, Norrköping och Stockholm. Kustläget har givetvis betingats av att såmedelst till billigaste pris å ena sidan erhålla utländsk spannmål, å andra sjöledes frakta förmalningsproduktionen till större handelsplatser, belägna runt om landets långsträckta kuster.

På grund av detta kvarnarnas faktiska läge och därigenom att flertalet av dessa äro förlagda till Skånes (Skånekvarnarna förmala ungefär en tredjedel av kustkvarnarnas sammanlagda förmalningar) nödgas emellertid särskilt de i inlandet belägna mellansvenska jordbruken ofta frakta spannmålen intill 200 å 300 km. för att för denna finna avnämare. De abnormt höga järnvägsfrakter, som påvåla ifrågavarande eller liknande transportlängder, verka emellertid med hänsyn till de ojämförligt billigare sjöfrakterna rent av som en negativ tull eller importpremie å utländsk spannmål.

Vi tillåta oss belysa detta förhållande genom efterföljande siffror, återgivande järnvägsfrakterna å spannmål för vissa kilometerlängder jämförda med fraktnoteringar från La Plata, varifrån som känt är stora mängder spannmål importeras.

I laster om minst 5 ton tarifferas spannmål liksom fodervaror i VIII:de tariffen, som nu utgår för en väglängd av:

50 km.	med kr. 9: 50 per ton
100 »	» » 13: 80 » »
150 »	» » 17: 80 » »
200 »	» » 21: 50 » »
250 »	» » 24: 50 » »
300 »	» » 27: 30 » »
350 »	» » 29: 50 » »

Förutvarande och rådande fraktnoteringar å spannmål från La Plata till Göteborg äro enligt den »Översikt över det allmänna ekonomiska och sociala läget», som under sistlidna november månad utarbetats av kommerskollegium och socialstyrelsen:

1920 januari	kr. 118: 08 per ton
1921 »	» 34: 58 » »
» augusti	» 30: 97 » »
» oktober	» 17: 68 » »

Anförda siffror giva sålunda bland annat för handen, att sedan Eders Kungl. Maj:t under sistlidna augusti månad sänkte järnvägsfrakterna å spannmål till alltjämt utgående höjd, hava fraktnoteringarna från La Plata under samma tid sjunkit med 43 %.

Siffrorna giva likaledes för handen, att nu utgående fraktnotering å spannmål från La Plata, kronor 17: 68 per ton, knappast motsvarar avgiften vid 150 km. järnvägstransport, liksom att deenna avgift vid nedan angivna transportlängder överstiger fraktnoteringarna från La Plata med vidstående procenttal:

200 km.	med c:a	27 %
250 »	»	» 39 »
300 »	»	» 55 »
350 »	»	» 67 »

Det torde sålunda härmed vara fastslaget, att missförhållandet mellan ifrågavarande fraktnoteringar i hög grad underlättar import av utländsk spannmål på bekostnad av den inhemska produktionen.

I och för sig framträder också behovet av fraktlindring å spannmål genom de ogynnsamma förhållandena, som framkomma, om man jämför utgående järnvägstariffer med under senhösten och vintern rådande prisnoteringar å spannmål.

Ute på stationerna hava under sagda tidsperiod genomsnittligt betalats per kg. för vete 20 öre, för råg 18 öre, för korn 15 öre och för havre 13 öre.

Vid följande kilometerlängder utgår därför järnvägsfrakten med vidstående, c:a %-tal å spannmålets värde:

km.	vete	råg	korn	havre
50	4	5	6	7
100	7	8	9	11
150	9	10	12	14
200	11	12	14	16
250	12	13	16	19
300	14	15	18	21
350	15	16	19	23

Siffrorna visa enligt vårt förmenande ohållbarheten uti att vid rådande låga spannmålspriser alltjämt hava järnvägsfrakterna under högkonjunkturshöjd.

Att jordbruket, landets modernäring, nu befinner sig i ett synnerligen prekärt läge, därom torde väl alla, även icke-jordbrukare, vara ense. Alla åtgärder, ägnade att lätta bördan för jordbruket, som icke på samma sätt som industrien kan lägga sig stilla under en kriskonjunktur, måste därför enligt vårt förmenande vara ett samhällsintresse av alla största räckvidd. — Visserligen kan icke enbart den ifrågasatta fraktlindringen å spannmål och fodervaror ånyo förmå lyfta jordbruks-

näringsen därhän, att den lämnar utövaren en nominell utkomst, men den måste dock i ledet av de olika åtgärder, som samverkande så småningom skola kunna åvägbringa detta, betraktas som en av de mest betydelsefulla.

Vi äro därför övertygade om, att Eders Kungl. Maj:t skall pröva det vara icke allenast för jordbrukets återuppblomstring nödvändigt utan även för landet i sin helhet gagneligt tillmötesgå med en skälig fraktnedsättning å spannmål och fodervaror. Vi förlita oss så mycket mera härpå, som vi likaledes äro övertygade om, att ökade transporter av spannmål och fodervaror omedelbart skola uppstå i sådan omfattning, att avgifterna för mertransporterna fullt ut komma att uppväga avgiftsminskningen per ton räknat.

I denna del tillåta vi oss fästa Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet vid, att de höga fraktavgifterna mångenstädes i landet verkat därhän, att jordbrukarna funnit det vara förenat med avsevärd ekonomisk förlust sälja spannmål. De fodra i stället upp den och fränkomma såmedelst inköp av fodervaror. De påvilande järnvägsfrakterna för fram- och återgående transporter av spannmål och fodervaror förrycka nämligen varje räntabilitetskalkyl. Kungl. järnvägsstyrelsen skall säkerligen icke heller kunna undgå konstatera, att det icke på ett par årtionden på järnvägen fraktats så små kvantiteter fodervaror som under innevarande hushållsår, samt att även spannmålstransporterna äro i avtagande, då den inhemska spannmål, som fodras upp, givetvis automatiskt fylles av importerad vara till de vid kusten belägna kvarnarna.

Men de höga frakterna hava även verkat därhän, att en avsevärd del av de spannmålstransporter, som i allt fall äga rum på kortare eller längre sträckor, undandragits och alltjämt undandragas järnvägarna. På kortare sträckor hava automobiler, som känt är, från järnvägarna i stor utsträckning avkopplat denna, liksom mycken annan trafik, och då det gäller längre sträckor, söka sig spannmålstransporterna numera i allmänhet väg till närmaste hamn för att där omlastas och vidarebefordras på båt. — Exempelvis från stora delar av Skaraborgs och Älvsborgs län torde det höra till rena undantagen att spannmålstransporter till de i Halland och Skåne belägna kvarnarna ske direkt per järnväg; regeln är, att de forslas till Göteborg för att därifrån vidarebefordras på båt. Trots omlastningskostnader och kostnader för sjöassurans m. m. ställer sig denna omgång billigare.

Något tvivel om, att icke trafiken av spannmål och foder från och till jordbruken skulle ökas, därest fraktsatserna bringades i överensstämmelse med allmänna prisläget, torde därför knappast kunna råda.

Enligt statens järnvägars fraktgodstaxa vinnas nu lägsta fraktavgifter å spannmål liksom å fodervaror under tariff VIII vid försändning av minst 5 ton per vagn, medan i varje fall statsbanornas lastvagnar numera hava en bärvikt av 10—16 ton. Givetvis äro driftkostnaderna dyrare för en vagn, lastad med 10 än med 5 ton men dubbelt dyrare äro de likafullt icke; till över 60 % torde driftkostnadsökningen efter vad vi försport icke stiga.

Vi förutsätta därför, att då järnvägen kan frakta 5 ton spannmål eller fodervaror å en vagn under tariff VIII, så bör den med icke sämre driftsresultat å en vagn kunna frakta 10 ton eller därutöver under tariff X, som efter gällande taxa att döma just ligger c:a 40 % under tariff VIII.

I varje fall är en sänkning av minst 40 % utgående fraktsatser numera en tvingande nödvändighet för att jordbruken inom vidsträckta landsdelar skola finna köpare till spannmål till icke alltför ruinerande priser. — Det bör nämligen i detta sammanhang även erinras därom, att landets olika jordmåner och klimatiska förhållanden göra, att ett sädesslag odlas i en landsdel, ett annat i en annan. Sålunda odlas exempelvis vete och korn företrädesvis i Skåne och övriga sydligare provinser, medan de mellansvenska jordbruken företrädesvis producera råg och havre. — I knappast något annat sädesproducerande land äger därför principen om, att fraktsatserna böra avpassas så, att de möjliggöra för område, där överskott är för handen å ett sädesslag, finna avsättning för detta i område, där brist föreligger, så stor bärkraft som just i vårt land.

På grund av vad vi sålunda tillåtit oss anföra hemställa vi underdånigst, att Eders Kungl. Maj:t skyndsammast möjligt ville utfärda bestämmelser därom, att i första rummet spannmål alla slag, men därnäst även fodervaror alla slag, vid transporter om minst 10 ton per vagn skola i stället för under VIII:de tariffen tarifferas under X:de tariffen enligt statens järnvägars nu utgående fraktgodstaxa. Stockholm den 20 januari 1922.

Bernhard Nilsson.
Nils Svensson,
Långelanda.

August Johansson.
C. A. Björkman,
Långhem.

Arthur Gustafson
i Kasenberg.

M. Svensson.
K. J. Gustafsson.

David Pettersson.
Joh. Nilsson,
Skottlandshus.

E. O. Magnusson,
Tumhult.

Eric Rydström.
Adolf Janson.

Sig. A. Carlsson.
Axel Andersson.

Carl Jansson.

<i>Karl Magnusson</i> i Skövde.	<i>P. Nilsson,</i> i Bonarp.	<i>John Jönsson,</i> Boa.
<i>Erik Anderson.</i>	<i>Eric Björnberg.</i>	<i>Alfred Persson,</i> Björnsbyholm.
<i>Nils Ant. Nilsson,</i> Östrabo.	<i>N. E. Nilsson,</i> Antnäs.	<i>Oscar N. Olsson.</i>
<i>Elof B. Anderson,</i> Fältenborg.	<i>C. J. Öberg.</i>	<i>Sven Olsson.</i>
<i>Dan. Poppius.</i>	<i>Emil Gustafsson.</i>	<i>Eric Hallin.</i>
<i>Gustaf Olsson,</i> Ramsta.	<i>A. W. Lundén.</i>	<i>Erik Abrahamsson.</i>
<i>Th. Hansén.</i>	<i>O. Silfverschiöld.</i>	<i>Isak Svensson.</i>
<i>Ola Jeppsson.</i>	<i>Sven Persson.</i>	<i>Gust. Andersson.</i>
<i>Sven Jönsson.</i>	<i>Edw. Larsson.</i>	<i>Oscar Carlström.</i>
<i>Emil Bengtsson.</i>	<i>Jöns Pålsson.</i>	<i>S. Bengtsson.</i>
<i>Ewald Lindmark</i>	<i>A. O. Frändén.</i>	<i>J. A. Jonsson.</i>
<i>Carl Ros.</i>	<i>Knut Heyman.</i>	<i>Rob. Karlsson.»</i>

Denna skrivelse remitterades till kungl. järnvägsstyrelsen, som häröver den 30 juni 1922 avgav följande utlåtande:

»Till Konungen.

Genom remiss den 24 sistlidne januari anmodad avgiva yttrande över en av Bernhard Nilsson m. fl. gjord framställning, att spannmål, alla slag, ävensom fodervaror, alla slag, vid transporter om minst 10 ton per vagn måtte fraktdebiteras i 10:de i stället för 8:de tariffen enligt statens järnvägars fraktgodstaxa, får järnvägsstyrelsen, med remisshandlingens återställande, anföra följande.

Genom den taxereglering, som med tillämpning från den 1 juni på förslag av styrelsen beslutits av Kungl. Maj:t, har det procentiska tillägget för tariff 8, under vilken tariff spannmål och fodermedel i större vagnslaster höra, sänkts från 150 till 100 procent. Härigenom hava fraktkostnaderna för berörda varor kommit i en avsevärt förbättrad relation till deras nuvarande priser. Om den före kriget rådande relationen dock icke fullt erhålles, så gäller detsamma jämväl för andra varor än jordbrukets produkter och råvaror. Statens järnvägars driftkostnader äro nämligen på grund av prisrevolutionens inverkningsar så stegrade, att den före kriget rådande relationen icke för närvarande eller sannolikt på lång tid kan återställas.

Den av sökandena begärda nedflyttningen av spannmål och fodermedel i 10 tons vagnslaster till tariff 10 får styrelsen avstyrka. Tariff

10 är avsedd för varor med väsentligt lägre värde, såsom valsjärn, rotfrukter m. m. Att till denna tariff hänföra spannmål och fodermedel, som betinga relativt höga pris per viktenhet, skulle betyda ett till sina konsekvenser ödesdigert avsteg från den grund, på vilken taxebyggnaden är uppförd. Av de undersökningar, som styrelsen verkställt rörande motsebar trafikökning vid tillämpande av tariff 10 och av motsebar driftkostnadsminskning, om en lägre tariff för 10 tons last infördes, framgår ock, att härigenom ur järnvägsekonomisk synpunkt ej något vore att vinna, utan tvärtom förlust skulle uppstå, då trafikökningen ej närmelsevis kan uppväga den genom tariffsänkningen uppstående inkomstminskningen å förefintliga transporter, och då särskilt spannmål redan nu till övervägande del går i större sändningar än 5 ton. (Medellasten är 8 ton per vagn).

Under hänvisning till de större kvarnarnas huvudsakliga förläggning vid kusten samt till Skåne anföra sökandena, att de mellansvenska jordbruken ofta nödgas frakta spannmål intill 200 å 300 kilometer för att finna avnämare. Medeltransportlängden för spannmål var emellertid före kriget tämligen låg och uppgick till omkring 80 kilometer. Endast omkring 10 procent av hela transportmängden fraktades över 200 kilometer. Under kriget ökades visserligen medeltransportlängden för spannmål liksom för andra varor högst betydligt och var år 1916 dubbelt så lång som år 1913 (147 resp. 72 kilometer), men transportlängderna å järnväg äro därefter stadda i stark nedgång, så att förhållandena alltmera återgå till de före kriget rådande. Av järnvägstaxekommittén (del II A, sid. 131) har vidare visats, att de större kvarnarna i huvudsak hava sina bestämda och begränsade tillförselområden för inhemsk spannmål. Den av de sökande åberopade jämförelsen med sjöfrakterna torde sålunda vara av mindre betydelse. Järnvägsfrakterna torde icke heller lämpligen kunna så regleras, att de komplettera eller ersätta ett tullskydd.

Under hänvisning till den förefintliga stora marginalen mellan partipris för importerad spannmål cif svensk hamn under maj 1922 — 32.70 kronor för vete och 30.90 kronor för råg — samt för inhemsk vara vid kvarn — 23.00 kronor för vete och 21.50 kronor för råg — får styrelsen vidare erinra, att partipriset för inhemsk spannmål under år 1922 bestämes av särskilda förhållanden, i vilka järnvägsfrakternas storlek spelar en underordnad roll.

En ytterligare nedsättning av järnvägsfrakterna för spannmål m. m. kan följaktligen icke hava någon väsentlig betydelse ur sökandenas huvudsynpunkt, i varje fall icke en sådan, som kan ge fog för den stora förlust, som nedsättningen skulle medföra för statens järnvägar.

På grund av vad som sålunda anförts och i anslutning till det av

styrelsen den 5 sistlidne maj avgivna utlåtandet beträffande en av föreningen Sveriges spannmålsintressenter gjord liknande framställning får styrelsen hemställa, att framställningen icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

I behandlingen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektören Flodin, byråchefen Almqvist samt t.jf. byråchefen Danielsson.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

Sven Norrman.

Stockholm den 30 juni 1922.»

På grund av detta järnvägsstyrelsens yttrande resolverade Kungl. Maj:t den 4 augusti 1922, att den gjorda framställningen icke föranledde någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

Då emellertid det i framställningen omhandlade ämnet är för jordbruksnäringen av synnerlig vikt, anse vi oss ej böra underlåta att genom motion draga frågan under riksdagens prövning. Vi göra detta så mycket hellre, som i allt fall de i järnvägsstyrelsens utlåtande andragna avslagsskälen synas oss alldeles ohållbara.

Med skrivelsen till Konungen avsågs, som av denna framgår, att få till stånd sådan ändring i nu gällande fraktgodstaxa för statens järnvägar, att spannmål, alla slag, ävensom fodervaror, alla slag, skulle vid transporter på statens järnvägar och i samtrafik med dessa fraktdebiteras enligt tariff 10 vid lastning av minst 10 ton per vagn. Nämnda varuslag tarifferas nu lägst under tariff 8 vid en viktmängd av endast 5 ton. Framställningens bifallande skulle i själva verket innebära att — utan att statens järnvägars ekonomi i nämvärd mån rubbades — lägre frakter för spannmål och fodervaror komme att vinnas genom ett rationellt utnyttjande av den moderna vagnparkens lastförmåga.

Utan att närmare ingå på den ekonomiska sidan av saken hänvisar emellertid järnvägsstyrelsen i allmänna ordalag till den *allmänna* procentuella taxenedsättning, som ägt rum å statens järnvägar med tillämpning fr. o. m. den 1 juni 1922.

Detta är emellertid, så vitt vi kunna finna, ett förhållande, som egentligen ligger utanför föreliggande fråga. Med framställningen avses nämligen icke en sänkning över lag av frakten för spannmål och fodervaror utan, som ovan betonats, en fraktlindring allenast för det fall att minst 10 ton försändas å en och samma vagn.

Denna viktiga omständighet synes järnvägsstyrelsen hava, om icke helt förbisett, i varje fall icke ägnat tillräckligt beaktande. Styrelsen anför sålunda i sin skrivelse, att tariff 10 är avsedd för varor med väsentligt lägre värde, såsom valsjárn, rotfrukter m. m. Det förhåller sig emellertid härvid så, att tariff 10 tillämpas beträffande valsjárn redan vid en viktsmängd av 5 ton och beträffande rotfrukter vid en viktsmängd av 8 ton, medan framställningen går ut på att tariff 10 skall tillämpas beträffande spannmål och fodervaror först vid en viktsmängd av 10 ton. Den av järnvägsstyrelsen gjorda jämförelsen är sålunda ägnad att giva anledning till väsentliga missförstånd. Vidare är att märka, att rotfrukter, om man nu i detta sammanhang fränser potatis, produceras så gott som över hela riket samt i resp. produktionsorter företrädesvis direkt konsumeras såsom kreatursfoder, medan återigen spannmålsproduktionen är begränsad till vissa bestämda delar av landet, där den i första hand har avnämare i vissa större handelskvarnar, som i huvudsakliga delar förmå alla inom landet alstrade till avsalu avsedda kvarnprodukter och vilka — såsom i framställningen påpekats — äro belägna vid kusten på ett förhållandevis ringa antal platser i de sydliga och mellersta landskapen. Vid normala skörde- och andra förhållanden är därför även regeln den, att spannmål och därav uppkomna foderprodukter måste för att finna nöjaktig avsättning transporteras väsentligt längre sträckor än rotfrukter, vilka även — möjligen med undantag för ransoneringstiden — i allmänhet finna nöjaktig avsättning på ringa avstånd från odlingsrayonen. Detta senare förhållande gäller i särskilt hög grad sockerbeter, som undantagslöst försändas å mycket korta sträckor. — Styrelsens påstående, att tariffering av försändningar om 10 ton av spannmål och fodervaror i 10:de tariffen å en vagn skulle innebära »ett till sina konsekvenser ödesdigert avsteg från den grund, på vilken taxebyggnaden är uppförd», måste därför, om härifrån fränses hö och halm, till vilken fråga vi härnedan återkomma, anses ohållbart.

Samma torde förhållandet vara med styrelsens invändning mot det framhållna behovet av att särskilt vid längre transporter erhålla lägre frakter. Styrelsen förväxlar här, synes det, orsak med verkan, när styrelsen för att förringa betydelsen av detta önskemål framhåller, att medeltransportlängden å spannmål endast utgör cirka 80 kilometer och att det även visat sig, att de större kvarnarna i huvudsak hava sina bestämda och begränsade tillförselområden för inhemsk spannmål.

Orsaken till att medeltransportlängden å spannmål endast är cirka 80 kilometer beror givetvis icke därpå, att de större kvarnarna av någon som helst fördom begränsa sina spannmålsinköp inom en rayon av 80

kilometer utan fastmera på att de tvingas av rådande taxepolitik. Oss förefaller det snarast, som hade styrelsen vid konstaterandet av den ringa medeltransportlängden bort vara synnerligen angelägen om att — i syfte att dymedelst tillföra järnvägen ökad trafik resp. ökad inkomst — möjliggöra tillförselrayonens utökande genom att avpassa frakttaxorna efter föreliggande faktiska förhållanden.

Det torde för övrigt kunna betvivlas, att den av styrelsen uppgivna siffran 80 såsom medeltransportlängd för spannmål kan anses överensstämma med verkliga förhållandet. Saken är nämligen den, såsom i framställningen ock påvisas, att spannmålstransporterna i olika delar av landet i stor utsträckning söka sig väg till närmaste hamn för att där vidarebefordras på båt. Exempelvis hör det sålunda till undantagen, att spannmål från Skaraborgs och Älvsborgs län befordras direkt per järnväg till de i Halland och Skåne belägna kvarnarna; regeln är fastmera, att järnvägen endast omhänderhar transporten till Göteborg, varifrån vidarebefordran sker båtledes. Motsvarande är förhållandet i omvänd ordning vid transporter av havre och korn från sagda provinser till de i Göteborg, Kalmar eller trakterna däromkring liggande stora grynkvärnarna; även härvid förekomma som regel kombinerade järnvägs- och sjötransporter, enär dessa trots omlastnings- och assuranskostnader bliva billigare än direkta järnvägstransporter. Därest styrelsen i åberopade statistik summerar till åsyftade sjötransportlängder, skall styrelsen snart finna, att verkliga medeltransportlängden för inhemsk spannmål kommer att ligga långt över siffran 80.

Ett bifall till framställningen om att 10 tons försändningar av spannmål och fodervaror, lastade å en vagn, finge tariffas i en lägre tariff än den som nu utgår för 5 tons försändningar skulle otvivelaktigt väsentligt höja medeltransportlängden av nämnda varor för statens järnvägar, och den ökade trafiken komme att utgöra kompensation för den nedsatta frakten.

I veterligen alla andra länder strävar man även efter att så långt ske kan utnyttja de moderna vagnarnas lastningskapacitet. — Exempelvis i Danmark, Norge och Tyskland tillämpas sålunda även beträffande spannmål och fodervaror en högre tariff vid försändningar om 5 ton och en lägre vid försändningar om minst 10 ton. I Finland återfinner man likaledes samma tarifferingsprincip, ehuru man därstädes speciellt för spannmål endast har en mycket låg tariff för 5—10 tons försändningar. — Även här i Sverige följer man samma princip för en del varor men däremot icke för spannmål och fodervaror. Den s. k. järnvägstaxekommittén framhåller emellertid å sid. 69 och följande i sitt år 1915 av-

lämnade betänkande önskvärdheten av, att 10-tonstariffer jämväl införas för spannmål. Kontentan av taxekommitterades utlåtande i denna del är följande: Det vore synnerligen oekonomiskt för järnvägen att icke söka utnyttja vagnarnas fulla bärvikt. De direkta kostnaderna för en en sändning bleve väsentligt lägre, om *en* vagn kunde användas än om flera toges i bruk. I främmande länder ginge i allmänhet föreskrifterna ut på att billigare tariffer ställdes till trafikanternas förfogande icke då *sändningen* uppginge till en viss viktmängd utan då en viss viktmängd inlastades per vagn. Sedan 1889 års taxa fastställdes, hade de använda vagnarnas bärighet i hög grad ökat. I denna taxa saknades emellertid 8 och 10 tonstariffer för många viktiga varuslag. Sålunda saknades 8 och 10 tonstariffer för t. ex. spannmål m. m. Kommittén föreslog därför tariffer för 10 ton, då anledning vore att antaga att de komme till användning. I vissa fall hade därvid den nya 10 tonstariffen satts lägre än den dittillsvarande 5 tonstariffen — vanligen till närmast billigare tariffklass —, *varigenom således trafikanterna tillskyndas en direkt fördel utan att denna för järnvägarna bleve förbunden med någon väsentlig uppoffring, emedan en dylik fraktnedsättning ungefär motsvarade den genom sändningarnas koncentrerings erhållna utgiftsminskningen.* — En beräkning har, säga slutligen kommitterade, verkställts av de utgifter, som skulle inbesparas genom förslagen att i större utsträckning införa tariffer för 10 ton per vagn. Det har visat sig, att den sammanlagda besparingen uppgår till 500,000 kronor per år (1915).

Det har sålunda på ett såvitt vi kunna finna fullt bindande sätt av järnvägstaxekommitterade fastslagits, att järnvägens självkostnader för framdragande av en 10 tons last endast obetydligt överstiger självkostnaderna för framdragande av en 5 tons last eller knappast mera än hälften av den kostnad, som uppstår för järnvägen, därest en 10 tons sändning uppdelas å tvenne vagnar.

Under sådana omständigheter synes det oss innebära en verklig anomali, därest icke vid rådande tryckta förhållanden inom jordbruksnäringen förordnande skulle meddelas om införande av 10 tonstariffer för spannmål och fodervaror.

Styrelsen säger visserligen i sitt åberopade yttrande, att fraktkostnaderna å spannmål och fodervaror numera genom den i somras företagna fraktnedsättningen kommit i en avsevärt förbättrad relation till deras nuvarande priser. Väl har relationen i fråga i någon mån förbättrats, men ännu återstår mycket, innan rationella förhållandetal härutinnan vinnas. Detta framgår med önskvärd tydlighet, om man jämför 1913 års genomsnittliga spannmålspriser och då förefintliga järnvägs-

tariffer med motsvarande siffror för innevarande hushållsår (1923). 1913 betalades genomsnittligt ute på stationerna per kg. för vete 13.70 öre, för råg 11.70 öre, för korn 11 öre och för havre 10.30 öre. Under innevarande hushållsår äro motsvarande siffror för vete 18.50 öre, för råg 15.30 öre, för korn 12.90 öre, för havre 12.70 öre. Vid följande kilometerlängder utgår därför järnvägsfrakter med vidstående c:a %-tal å spannmålsens värde år 1913 och under innevarande hushållsår (1923). I kolumnen »förslag» anges motsvarande %-tal enligt framställningen.

Tabell.

Kilometer	V e t e			R å g			K o r n			H a v r e		
	1913	1923	förslag	1913	1923	förslag	1913	1923	förslag	1913	1923	förslag
50	2.2	4.1	2.7	2.5	5.0	3.3	2.7	6.0	3.8	3.0	6.0	4.0
100	3.4	6.2	3.7	4.0	7.1	4.5	4.3	8.6	5.4	4.5	8.6	5.4
150	4.6	7.7	4.8	5.4	9.3	5.7	5.7	11.0	6.8	6.1	11.2	7.0
200	5.7	9.3	5.7	6.6	11.2	6.9	7.0	13.3	8.2	7.5	13.4	8.3
250	6.6	10.6	6.5	7.7	12.8	8.0	8.2	15.2	9.3	8.7	15.4	9.5
300	7.4	11.8	7.2	8.6	14.2	8.7	9.2	16.9	10.3	9.8	17.2	10.5
350												

Tabellen torde tala för sig själv. Vid ett bifall till framställningen uppnås i stort sett de förhållandetal, som före kriget förefunnos mellan fraktkostnader och spannmålspriser. Styrelsens förmenande, att ett bifall till framställningen icke skulle hava någon väsentlig inverkan på jordbruksnäringens ekonomiska förutsättningar, torde särskilt under rådande depressionstider innebära ett uppenbart underkännande av transportkostnadernas betydelse för desamma. Även om en 10 tonstarifiering av spannmål och fodervaror i och för sig icke förmår lyfta jordbruksnäringen därhän, att den lämnar utövaren en skälig utkomst, måste den likafullt i ledet av de olika åtgärder, som i samverkan kunna föra härtill, betraktas som en av de mest betydelsefulla.

Av undersökningar, som vi låtit företaga i frågan, och vilka återgivas i bilagorna A och B, synas framgå, dels att Sverige slår alla kända rekord beträffande höjden av fraktsatser för spannmål och fodervaror, dels ock att samtliga främmande länder, vilka varit föremål för undersökningarna, i motsats till vårt land hava för dessa varor en högre

5 tonstariiff och en lägre 10 tonstariiff. Även vid ett bifall till framställningen komme fraktkostnaderna för spannmål men särskilt för fodervaror att här i riket ligga väsentligt högre än i andra länder. Påfallande är även, att fraktsatserna falla betydligt starkare på längre avstånd i andra länder än här hemma. Jämförelsen med siffrorna från Norge, som visa, att fraktkostnaderna därstädes för fodervaror äro över 100 % lägre än i Sverige, är särskilt anmärkningsvärd på grund av att trafikkostnaderna å de norska järnvägarna genom den starkare kuperade terrängen äro större än å de svenska järnvägarna.

Beträffande nu återigen tarifferingen av hö och halm, vilken fråga icke göres till föremål för prövning i framställningen, hava priserna på stråfodermarknaden sedermera utvecklats så ogynnsamt, att även å dessa varor måste fraktlättnader i vissa fall beredas, därest icke disproportionen mellan fraktsatser och varupris skall hindra normala avsättningsmöjligheter. Hö- och halmprisen hava nämligen efter ransonerings-tidens slut varit i oavbrutet sjunkande och de torde numera efter allt att döma stabiliserat sig ungefär vid förkrigstidspriser. I varje fall äro hö- och halmpriserna icke högre nu än vad de i allmänhet voro före kriget, ett förhållande, som särskilt gäller halm.

Disproportionen mellan gällande fraktsatser och priser för hö och halm anges därför knappast med den siffra, varmed nu utgående tariffer överstiga den, som tillämpades före kriget eller för hö med 80 % å förkrigstariffen ökad med 8 öre per 100 kg. samt för halm med 60 % å förkrigstariffen ökad med 6 öre per 100 kg. Det är påtagligt, att detta missförhållande i hög grad verkar hämmande på jordbrukets avsättningsförhållanden av stråfoder, liksom det även är påtagligt, att en omtarifiering av stråfoder i lägre tariffer genom ökade försändningar i inkomst-hänseende för järnvägen fullt ut skulle kompensera åtgärden.

Enligt nu gällande fraktgodstaxa tarifferas hö lägst i 9:de tariffen vid lastning av minst 10 ton å varje vagn, som lastar mindre än 16 ton eller vid lastning av minst 15 ton å varje vagn, som lastar 16 ton eller därutöver och halm lägst i 10:de tariffen vid lastning av minst 9 ton å varje vagn, som lastar mindre än 16 ton eller vid lastning av minst 11 ton å varje vagn, som lastar 16 ton eller därutöver. För att nu på grundval av faktiskt föreliggande marknadspriser återföra ifrågavarande tariffer till någorlunda rationella förhållanden fordras oundgängligen, att hö nedflyttas i 12:e och halm i U-tariffen. Fraktsatserna å dessa nödvändighetsvaror komma likafullt, som av omstående tabell framgår, att särskilt beträffande halm ligga väsentligt över motsvarande fraktsatser före kriget.

Tabell,

angivande i öre per 100 kg. fraktsatserna å hö och halm före kriget (1913) och år 1923 efter tariff 9 för hö och tariff 10 för halm samt motsvarande »föreslagna» fraktsatser efter tariff 12 för hö och tariff U för halm.

Kilometer	H ö			H a l m		
	1913	1923	förslag	1913	1923	förslag
50	27	63	35	25	50	31
100	43	92	51	37	69	47
150	57	117	66	49	88	61
200	70	140	77	60	106	70
250	82	162	88	69	120	81
300	91	178	98	77	133	90
350	99	193	109	85	146	99

I detta sammanhang må det erinras om, att varuslaget »torvströ» tarifferas i U-tariffen vid försändning av endast 8 ton å varje vagn. Det förefaller därför, som vore det på grund härav även konsekvent tariffera halm, som ävenledes i stor utsträckning försäljes till strö och som i varje fall numera knappast betingar högre pris än torvströ, och som i än större mängder lastas per vagn i samma föreslagna U-tariff. Nästlidna år 1922 och 1921 lämnade rika halmkördar. Gårdarna i olika delar av landet äro därför belamrade med halmstackar. Nöjaktiga avsättningsmöjligheter stå emellertid icke tillbuds tillfölje de abnormt höga frakterna. Exempelvis åkerier i städer och samhällen köpa endast motvilligt stråfoder, då frakten ofta närmar sig varans värde. De begagna sig därför i sin näring alltmer och mer av lastautomobiler, varvid utländsk bensin får ersätta inhemskt stråfoder. Cellulosaindustrierna i Holland och Schweiz uppträda som stora köpare av halm på svenska marknaden. En och annan affär kommer jämväl till stånd, men i det stora hela stannar det vid underhandlingar just tillfölje de svenska statsbanornas höga fraktavgifter. Det måste därför ur nationalekonomisk synpunkt betraktas som synnerligen olyckligt, att stora mängder halm såsom ett onus få ligga kvar på gårdarna och ruttna bort tillfölje järnvägens otidsenliga taxepolitik.

Av det ovan anförda torde framgå, att starka skäl föreligga för bifall ej allenast till ursprungliga framställningen utan jämväl till en framställan om omtarifiering av hö och halm. Ej allenast rådande fak-

tiska förhållanden utan jämväl taxekommitterades betänkande liksom jämförelsen med andra länders frakttaxor kunna åberopas till stöd för desamma. Disproportionen mellan sjöfrakter från främmande importländer och gällande fraktsatser, som omförmålas i framställningen till Kungl. Maj:t och som alltjämt består i oroväckande grad, utgör ytterligare skäl för införande av begärda 10 tonstariffer för spannmål och fodervaror.

Att jordbruket nu befinner sig i ett ytterligt prekärt läge är en så allmänt känd sak, att den icke närmare behöver utvecklas. Regeringen har även tillsatt en kommitté för att avgiva förslag till den inhemska sädesodlingens skydd. Den begärda 10 tonstarifferingen för spannmål och fodervaror samt nedflyttning av tarifferingen för hö och halm utgör, som vi förut framhållit ett verksamt och nära till hands liggande led i de åtgärder, som härför böra ifrågakomma.

På grund av vad vi sålunda tillåtit oss anföra hemställa vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t skyndsammast möjligt vidtaga sådan ändring i gällande fraktgodstaxa för statens järnvägar,

1:o) *att* spannmål, alla slag, ävensom fodervaror, alla slag, skola vid transporter på statens järnvägar och i samtrafik med dessa fraktdebiteras enligt tariff 10 i stället för enligt tariff 8 vid försändning av minst 10 ton per vagn,

2:o) *att* hö skall vid transporter på statens järnvägar eller i samtrafik med dessa fraktdebiteras enligt tariff 12 i stället för enligt tariff 9 vid lastning av minst 10 ton å varje vagn, som lastar mindre än 16 ton, eller vid lastning av minst 15 ton å varje vagn, som lastar 16 ton eller därutöver,

3:o) *att* halm skall vid transporter å statens järnvägar eller i samtrafik med dessa fraktdebiteras enligt tariff U i stället för enligt tariff 10 vid lastning av minst 9 ton å varje vagn, som lastar mindre än 16 ton, eller vid lastning av minst 11 ton å varje vagn, som lastar 16 ton eller därutöver.

Stockholm den 25 januari 1923.

P. M. Olsson.

Emil Bengtsson.

Emil Gustafson.

*Oscar Osberg.**Sven Jönsson*
i Fridhill.*Gustaf Olsson*
i Ramsta.*Carl Arv. Andersson.*

I motionens syfte instämma:

*David Norman.**E. O. Magnusson.**John Jönsson,*
Boa.*C. O. Johanson.**Sven Persson.*

Bilaga A.

S p a n n m å l.

Avgifter i svenska öre per 100 kg. vid försändningar om 5 och 10 ton per vagn. I kolumnen »förslag» angivas avgifterna under gällande tariff X, vilka skulle tillämpas därest framställningen bifalles.

Avstånd i kilometer	Danmark 100 danska = 75 svenska kronor		Norge 100 norska = 69 svenska kronor		Finland 100 Fmk = 9·50 svenska kronor		Tyskland 100 Rmk = 5 svenska öre		Sverige	
	5 ton	10 ton	5 ton	10 ton	5 ton	10 ton	5 ton	10 ton	5 ton	Förslag 10 ton
50	59	54	53	48	25	25	38	34	76	50
100	86	80	79	71	47	47	65	57	110	69
150	107	98	99	90	67	67	88	78	142	88
200	120	110	115	104	84	84	112	99	172	106
250	129	119	129	117	98	98	133	118	196	120
300	139	128	141	128	110	110	154	136	218	133

Bilaga B.

O l j e k a k o r o c h a n d r a f o d e r v a r o r.

Avgifter i svenska öre per 100 kg. vid försändningar om 5 och 10 ton per vagn. I kolumnen »förslag» angivas avgifterna under gällande tariff X, vilka skulle tillämpas därest framställningen bifalles.

Avstånd i kilometer	Danmark 100 danska = 75 svenska kronor		Norge 100 norska = 69 svenska kronor		Finland 100 Fmk = 9·50 svenska kronor		Tyskland 100 Rmk = 5 svenska öre		Sverige	
	5 ton	10 ton	5 ton	10 ton	5 ton	10 ton	5 ton	10 ton	5 ton	Förslag 10 ton
50	59	54	44	40	25	17	23	19	76	50
100	86	80	66	59	47	29	37	31	110	69
150	107	98	82	74	67	37	50	41	142	88
200	120	110	96	86	84	43	62	52	172	106
250	129	119	108	97	98	49	73	61	196	120
300	139	128	120	108	110	54	85	70	218	133

Bilaga till riksdagens protokoll 1923. 4 saml. 59 häft. (Nr 183.) 3

Motioner i Andra kammaren, Nr 183.