

Nr 165.

Av herr Laurin m. fl., om smörexportens stödjande genom en lånefond för en ångfärjelinje mellan Sverige och England.

Bland åtgärder som föreslagits i syfte att bispringa jordbruksnäringen under dess nuvarande betryck har särskilt statens medverkan till smörexportens ordnande blivit från olika håll framhållen såsom en både verksam och synnerligen av behovet påkallad form av statshjälp. Det torde t. o. m. inom vissa kretsar fästas så stort avseende vid sådant ingripande från statens sida, att andra åtgärder därmed skulle bli obehövlige. Men hur viktig smörexporten än är, utgör den dock endast en del av de animala produkternas avsättning. Och det svenska jordbruket är genom sin struktur hänvisat till en mångsidig produktion, såväl av spannmål och rotfrukter, som animala födoämnen, såsom smör, kött, fläsk och ägg. Statens anstalter till modernäringens bispringande böra ävenledes vara inriktade på alla viktigare grenar av produktion utan att ensidigt gynna någon.

Dock kan det icke bestridas, att smöret numera spelar en utomordentligt stor roll inom lantushållningen, då dess avsättning i mycket stor utsträckning är normgivande för mjölkprisen i alla delar av landet. Exporten av smör utgör visserligen endast en mindre del, under år 1929 omkring en tredjedel, av hela smörtillverkningen, vilken i sin ordning beräknas ha tagit i anspråk c:a 45 procent av hela landets mjölkavkastning. Men då smörprisen i Sverige huvudsakligen bestämmas av den svenska noteringen å exportsmöret och mjölkpriserna i de flesta orter i sin ordning, om icke bestämmas, så dock starkt påverkas av de smörexporterande mejeriernas betalning för mjölken, följer härav att smörexporten har ett enormt inflytande på hela ladugårdsskötselns ekonomi.

Det är därför en angelägenhet av utomordentlig vikt att så ordna smörexporten, att största möjliga valuta erhålles av densamma. Trots vad som i detta hänseende gjorts såväl från statens som enskilda organisationers sida, måste man säga, att resultatet är i hög grad otillfredsställande. Ty dels betalas det svenska smöret i England lägre än vad dess ursprungliga kvalitet berättigar till, dels är marginalen mellan det engelska engros-priset, sådant det får uttryck i Manchester-noteringen å svenskt smör, och det pris som faktiskt betalas de svenska mejerierna, orimligt stor.

Det runmärkta smöret gör anspråk på att vara ett kvalitetssmör av samma rang som det danska. Men Manchesternoteringen å danskt smör ligger från år 1924 över motsvarande notering å svenskt smör så betydligt, att man måste grundligt undersöka vad detta beror på. Under de sista 5 åren har prisskill-

naden i medeltal för dessa år uppgått till 14,8 öre pr kg. Växlingarna under årens lopp framgå av följande tablå:

Tablå I.

Anmärkningsvärt är, att prisskillnaden ända till världskrigets början var helt obetydlig, men då exporten ånyo kommit i sina gängor efter kriget, gick det danska smöret långt om det svenska och bibehåller alltjämt ungefär samma försprång, som i medeltal för de sista fem åren utgjort 14,8 öre pr kg. Det finska smöret, som ända till 1925 legat efter det svenska, har sedan kommit i jämnhöjd med och på sista tiden t. o. m. före vårt smör.

Efter kriget inträder även en annan märklig förändring; Sveriges smörexport, som förut direkt eller indirekt nästan helt gått till Storbritannien, delas mellan detta land och Tyskland, som sedan får en allt mer ökad betydelse som marknad för svenskt smör. År 1928 gick 51,0 proc. till Storbritannien, 45,6 proc. till Tyskland.

Anledningen härtill är att söka i den högre betalningen för svenskt smör i Tyskland. Någon särskild tysk notering finns icke; den följer ganska mycket efter Köpenhamns- och Manchesternoteringarna. Det är emellertid väl känt, att skillnaden mellan svenskt och danskt smörpris i Tyskland är mycket mindre än i England; den svenska exporten skulle sannolikt i ännu högre grad dragits till Tyskland, om det icke funnits gamla förbindelser med engelska firmor som man ej velat bryta.

Den engelska marknaden har emellertid för oss allt mer blivit en avstjälpningsplats för tillfälliga överskott. Givetvis har detta bidragit att sänka runmärkets anseende i England. Det klagas också allmänt över den svenska tillförselns ojämnhet.

Det ligger nära till hands att ställa det svenska smörets högre uppskattande i Tyskland i samband med det överlägsna kommunikationsmedel, som ångfärjelinjen representerar. Men innan vi övergå till en analys av orsakerna till den utveckling som skett, torde det vara skäl i att undersöka, huruvida den engelska marknaden kan mottaga större kvantiteter av vårt smör.

Som bekant har Tyskland beslutat höja tullen för smör från 27.5 till 50 guldmark pr 100 kg. Sannolikt blir följderna att tyskarne mer än förut komma att övergå till billigare smör från Nya Zeeland, Australien, Argentina, Lettland och Ryssland. Samtliga dessa länders smör noteras i England ungefär lika, med ett litet försteg på Nya Zeeland. Skillnaden mellan danskt och kolonialsmör växlar i hög grad; men i stort sett kan man säga att den rör sig omkring 20 à 25 öre — således ungefär det belopp varmed Tyskland nu höjer sin tull. Tyskland har även förut tidtals importerat ej så små kvantiteter kolonialsmör; genom att övergå till denna billigare kvalitet kommer tullförhöjningen ej att märkas för de tyska konsumenterna.

Å andra sidan är det antagligt, att England kommer att importera mera av

mediumkvalitéerna, svenskt och finskt smör, för att fylla bristen på kolonialsmör. Det finns i varje fall ingen anledning att befara, att den engelska marknaden ej skulle räcka till för vårt behov, även om exporten ökades väsentligt, ja flerdubblades. Storbritanniens hela smörimport uppgår nämligen till över 300 miljoner kg., varav (under år 1927) 32 % kom från Danmark, 20 % från Nya Zeeland, 14 % från Australien och resten från Irland, Ryssland, Argentina, Sverige m. fl. länder. Den svenska exportens obetydlighet — endast 3 % av den brittiska importen — ger anledning att uppställa frågan, huruvida icke Sverige skulle kunna rycka upp sig som smörexporterande nation. Om det svenska smörets kvalitet kommer upp i full paritet med det danska smörets och tillförseln till engelska marknaden bleve säker och jämn, är det antagligt, att prisskillnaden, som nu utgör c:a 14 öre, komme att minskas. Men även en mindre prisskillnad skulle medföra större efterfrågan på svenskt smör än danskt, i varje fall bleve det ingen svårighet att med bibehållande av en viss prisskillnad sälja det svenska smöret.

Sannolikt blir det en skarpare konkurrens på den engelska marknaden, och den prissänkning, som i år inträtt, bådär kanske lägre priser i allmänhet, både för danskt och svenskt smör. Detta medför så till vida en fördel, att vårt smör bättre uthärdar konkurrens med kolonialsmör, smörblandningar och margarin. En betydlig ökning av smörproduktionen är både möjlig och nödvändig. Rationalisering av mejerirörelsen med större, fullt moderna mejerier underlättas, även i de mera glest befolkade landsdelarna, genom att mjölken kan transporteras längre och fortare med bil. En överproduktion av ost kan endast undvikas genom ökad smörtillverkning. En export till England av samma kvantitet som före kriget eller c:a 20 milj. kg. kan under dessa förhållanden betraktas som minimum.

Om vi hade en säker och trygg marknad för exporten, skulle det även vara möjligt att organisera Sveriges inhemska smörmarknad, som tidtals lider av övertillförsel. För att reglera tillgången borde tillfälliga överskott lagras i för ändamålet särskilt inrättade lagerhus. Men någon *export* från dessa lager bör aldrig äga rum, utan endast den inhemska marknaden vid behov matas från lagren, medan uteslutande nytjarnat smör exporteras. Detta är ett oundgängligt villkor för att bibehålla det runmärkta smöret i rang av prima smör på brittiska marknaden. Ur denna synpunkt är det av synnerlig vikt att förena alla svenska mejerier i en fast, affärsmässig organisation, som tar hand om hela exporten, event. även om lagringen. Därmed kan ernås en verklig reglering av mjölkushållningen i landet.

För närvarande produceras i Sverige pr år c:a 3,600,000 ton mjölk, därav åtgå 1,600,000 ton mjölk till smörtillverkning eller c:a 45 %. Av smöret exporteras ungefär en tredjedel, d. v. s. 15 % av mjölkproduktionen går till smör-export. Det är sannolikt att även en mindre höjning av smörexporten skulle verka fördelaktigt på mjölkpriserna och mjölkens avsättning i hela landet.

Även i de delar av landet, som icke tillverka smör för export, såsom större delen av Norrland, skulle en förbättring ske i det att ostmarknaden befriades från ett tyngande överskott, sedan mejerierna i Västergötland funnit fördelaktigare att i mycket större utsträckning än nu ägna sig åt smörproduktion. Säkerligen kan också mjölkproduktionen i landet ökas. Redan en ökning av fem procent skulle räcka till en ökning av smörexporten med 7 à 8 miljoner kg., varigenom totalexporten skulle komma upp till över 30 miljoner kg. Även om exporten till Tyskland bibehålles bör det räcka till 20 miljoner åt England.

Hela smörexporten uppgick år 1913 till 19,6, år 1926 till 15,0, år 1927 till 18,3, år 1928 till 17,5 och beräknas för år 1929 ha kommit upp till 24,3 miljoner kg., vilket med omkring 15 % överträffar rekordet före kriget år 1912. Räknas med samma genomsnittspris som 1928, eller kr. 3: 05 pr kg., skulle exporten förlidet år ha inbragt c:a 74 miljoner kr., vilket betyder en ökning av 30 miljoner kr. över 1912 års rekord eller nära 70 %.

Det ligger emellertid varken ur produktionssynpunkt eller med hänsyn till avsättningen något hinder att driva upp smörexporten till ett värde av åtminstone 100 miljoner kr., och sannolikt skulle Sverige med sina rika naturliga beten och goda förutsättningar i övrigt för boskapsskötsel kunna nå ännu mycket högre siffror.

En närmare undersökning skall visa att de svenska producenterna icke behöva bli lidande av konkurrensen, utan kunna få ut minst lika höga betalningspris, även om Manchesternoteringen å svenskt smör skulle sjunka ända ned till kolonialsmörets nivå. Efterföljande tablå visar, dels hur mycket mindre de svenska mejerierna fått betalt för sitt smör än de danska mejerierna, dels också skillnaden mellan den verkliga betalningen för svenskt smör till mejerierna (= svensk notering + överpris) och Manchesternoteringen å svenskt smör. Det framgår därav att medelsiffran för de 5 senaste åren i förra avseendet är 11,9 öre men i det senare 24 öre.

Tablå II.

Med full rätt klagas över att de svenska mejerierna få betydligt sämre betalt än de danska för en vara som i stort sett är likvärdig. Men skillnaden, c:a 12 öre, är dock *icke mer än hälften av kostnaden för vårt smörs överflyttande till den engelska marknaden*. Denna kostnad, som representerar transportkostnaden Göteborg—Manchester + grosshandelsvinsten, är onaturligt hög och bör genom en effektiv smörexportorganisation och rationellt ordnande av transporterna genom ångfärjelinje och genomgående kylvagnar kunna i hög grad nedbringas, såsom i fortsättningen skall visas.

Manchesternoteringen å svenskt smör ligger i medeltal ungefär mitt emellan noteringarna å danskt och kolonialsmör. *En rimlig reduktion av transportkostnaden och grosshandelsvinsten är mer än tillräcklig att täcka prisskillnaden mellan svenskt smör och kolonialsmör.*

Därav följer att även om det runmärkta smöret skulle säljas lika billigt som kolonialsmöret på brittiska marknaden, behöver detta icke minska mejeriernas smörpris, under förutsättning att nämnda förbättringar genomföras. Då det färska svenska smöret alltid är mera begärligt än kolonialsmör, bör det icke vara någon svårighet att sälja det till samma pris. Varken argentinskt eller ryskt smör kan konkurrera.

I den mån tyskarna köpa mera ryskt och argentinskt smör, blir det ju också bättre plats på engelska marknaden. Det rör sig i denna smörklass om en årlig brittisk konsumtion av c:a 100 miljoner kg. Engelsmännen ha ju ingen anledning att gynna dessa andra nationer, som ej tillhöra imperiet. Men även tillförseln från Australien, som uppgår till 40 à 50 miljoner kg., är ur vår synpunkt en ofarlig konkurrent, i synnerhet som den är så beroende av regn eller torka.

Med detta har ju ingalunda sagts att vi skola nöja oss med en så låg betalning. Tvärtom böra vi genom att exportera högsta kvalitet söka få ut högsta möjliga pris.

Hittills har emellertid endast en tredjedel av den svenska smörtillverkningen exporterats. Resten har sålts inom landet. Det är således av stor vikt att inom landet få ut högsta möjliga pris. Detta kan ske genom en stark organisation av hela svenska mejerirörelsen. Exporten bör hållas så stor att inget tyngande överskott finns på svenska marknaden och denna för övrigt regleras genom den förutnämnda lagringen. På detta vis kan även en del av den svenska smörtullen, som är 25 öre, utnyttjas, dock endast en del, när den ständiga växlingen av noteringen omöjliggör fullt utnyttjande.

Man kan med skäl fråga, vad det kommer sig att arbetet på en bättre ordning inom smörexporten visat sig så ofruktbart? Svaret kan, då man tränger djupare in i ämnet, icke bli annat, än att producenterna sakna grepp på exportens dirigering. De ha överhuvud taget så ringa inflytande på smörets avsättning i England, att alla åtgärder från deras sida bli tämligen verkningslösa.

Sedan gammalt har det svenska exportsmöret sålts av mejerierna till svenska eller engelska engrosfirmor, och i och med denna försäljning har också mejeriernas inflytande på smörets vidare behandling upphört. De svenska exportfirmorna och även mejeriernas exportföreningar sälja merendels smöret f. o. b. svensk hamn till engelska importörer, så framt de ej tillgripa den alltid olyckliga utvägen att skicka smöret till England i konsignation. Nästan hela vår smörexport till England ligger faktiskt i händerna på engelska grossister, som till stor del hämta smöret i Sverige, huvudsakligen med den engelska Wilsonlinjen. Det hjälper oss föga, att runmärket blivit infört som svenskt kvalitetsmärke och att en statskontroll anordnats genom de svenska smörprovningarna. På den engelska konsumtionsmarknaden är svenskt smör så gott som okänt. Behandlingen av det importerade svenska smöret är fullständigt godtycklig. Vad hjälper det att smörets kvalitet kontrolleras före utförseln, då de engelska grossisterna efter behag lagra detsamma på spekulation? Dylik lagring förekommer visserligen

endast i mindre utsträckning — det beräknas att omkring 20 % lagrats någon avsevärd tid före försäljning i detaljhandeln — men detta är dock tillräckligt för att göra smörets kvalitet otillförlitlig, i varje fall tvivelaktig som förstklassig färsk produkt. De engelska importörerna ha intresse av att pressa smörpriset i Sverige och de föredra att behandla svenskt smör som en mellanprodukt, av lägre kvalitet än det förstklassiga danska, men dock bättre än kolonialsmöret.

Under dessa förhållanden torde den åtgärd, som föreslagits av jordbrukskommitterade och i pressen framhållits såsom bäst lämpad att förbättra vår smörexport, nämligen en centralisering av kontrollen i två exporthamnar samt upprättande av stora kylhus i dessa, vara föga effektivt ingripande. Grundorsaken till det svenska smörets otillfredsställande prissättning i England undanröjes icke. Snarare torde en lagring av smöret i exporthamnarna motverka strävandet att saluföra smöret i England i så färskt tillstånd som möjligt. Kontrollen är ganska ändamålslös så länge ingen garanti finns mot lagring på spekulation av engelska importörer.

Det skulle därför vara beklagligt, om den starka rörelse, som för närvarande går genom landet, skulle, vad smörexporten beträffar, utmynna i en reform, som blir ganska dyrbar, men i verkligheten utan egentligt värde. Vi kunna icke nöja oss med några tvivelaktiga halvmesyurer, utan fordra att det onda angripes vid roten.

Förutsättningen för en grundlig reformering av smörexporten är en enig samverkan av de exporterande mejerierna. En dylik omfattande organisation är emellertid omöjligt att genomföra utan en sammanhållande kraft och ett starkt gemensamt intresse. Detta gemensamma intresse ligger i de svenska producenternas samfällda uppträdande på den engelska marknaden för att hävda det svenska runmärkets anseende och befrämja det runmärkta smörets avsättning. Så länge smöret säljes f. o. b. svensk hamn är en samverkan mellan producenterna otänkbar; det blir i fortsättningen som hittills en inbördes tävling om uppköparnas anbud, och den svenska noteringen blir som hittills pressad av uppköparne oskäligt långt under Manchesternoteringen. Den sammanhållande kraften ligger i gemensam vinst av en förbättrad exportorganisation. Ju större denna vinst är, desto större fördel är det för de enskilda mejerierna att tillhöra organisationen och desto starkare blir det band som sammanhåller densamma.

En sammanslutning av ideell art, såsom åsyftas av Sveriges Allmänna Lantbrukssällskap, kan givetvis bli till stort gagn, men endast om den stödes av en ekonomisk organisation, med exporten som huvuduppgift. I annat fall blir det nog mest diskussion utan praktiskt resultat.

Det mest effektiva medlet att komma in på den engelska marknaden är att etablera en svensk-engelsk ångfärjelinje med genomgående kylvagnar från produktionsorten till konsumtionscentra. Detta transportmedels tekniska överlägsenhet kan utnyttjas av en stark svensk organisation på sådant sätt, att den flyttar försäljningen av svenskt exportsmör till den engelska marknaden, var-

med exporten blir oberoende av onödiga mellanhänder och kommer i direkt kontakt med köparna i England.

Med flera turer i veckan och direkt transport i genomgående kylvagn är det möjligt att garantera en verkligt förstklassig vara av samma höga kvalité som det runmärkta smöret bör ha då det lämnar mejeriet. Det lönar sig då att lägga ned än större omsorg än nu är fallet på framställning av prima vara. Transporterna böra också bli betydligt billigare, därför att en hel del kostnader i svensk och engelsk hamn för omlastningar, magasinering och spedition bortfalla. Experter i Göteborg ha uppgivit att den billigaste transportkostnaden för smör i större partier (fullastad järnvägsvagn) från järnvägsvagn på hamnspår i Göteborg till magasin i Manchester uppgår till 86 kr. pr ton. För smärre partier blir kostnaden avsevärt högre. Samma experter beräkna, att smöret med ångfärjelinje skall kunna transporteras samma väg för åtminstone 30 kronor lägre pris. Detta innebär vid en export av ungefär samma omfång som åren före världskriget eller 20,000 ton en ren besparing av 600,000 kr., vilka borde komma exportmejerierna och i sista hand jordbrukarna till godo.

Här är således en ekonomisk vinst i och för sig tillräcklig att utgöra den sammanhållande kraft som eftersträvas. Men fraktvinsten är dock endast en mindre del av hela den besparing, som bör kunna vinnas. Den nuvarande marginalen mellan svensk och engelsk notering, c:a 24 öre, bör kunna betydligt nedbringas samtidigt som exportorganisationen kan tillgodogöra sig en väsentlig del av överskottet, sedan frakt och försäljningskostnader blivit betalda. Huvudkontoret för försäljningen bör förläggas till den engelska smörmarknadens centrum, Manchester, med underagenter på viktigare konsumtionsorter. Det är ingenting som hindrar att exportorganisationen associerar sig med någon känd engelsk engros-firma eller engagerar någon av de engelska firmornas chefer. Liksom de engelska importörerna pläga sälja största delen av smöret i förväg, innan det lämnar svensk hamn, bör också den svenska exportorganisationen syfta till att order i förväg äro upptagna, så att leveranserna kunna gå med minsta uppehåll till köparnas lager eller försäljningsbutiker. Det är nämligen att märka, att Kooperationen och de stora affärshusen med massor av butiker delvis undanträngt de egentliga grossörerna. Den väsentliga skillnaden mellan denna ordning och den nuvarande ligger däri, att det svenska producentintresset bevarar kontrollen över smöret ända till dess att det kommer återförsäljarna till handa. Det blir då ingen svårighet att genomföra datumstämpling av drittlarna, varigenom köparen garanteras en färsk vara. Hittills har det icke lyckats att få datumstämpling införd i Sverige på grund av smörhandlarnas motstånd, medan Danmark genomfört denna reform för flera år sedan.

Den danska exportorganisationen.

Då Danmark är föregångsland i fråga om smörexportens organisation och alltjämt står som oupphunnet mönster, är det av intresse att följa utvecklingens gång i detta land.

Då andelsmejerierna började komma igång på 80-talet, sålde de i regel sin årsproduktion till danska exportfirmor, som i sin ordning sålde till engelska import-grossörer. Betalningen skedde enligt Grosserer-societetens notering i Köpenhamn. I många år var det smör-grossisterna som ensamma bestämde priserna, vilket givetvis föranledde missnöje och strid. Numera utöva som bekant både grossisterna och mejerierna inflytande på Köpenhamnsnoteringen, som anses ge ett någorlunda riktigt uttryck för prisrörelserna på danskt smör.

Steg för steg ha andelsmejerierna och deras organisationer måst kämpa sig fram mot större självständighet och större inflytande på den engelska marknaden. De kooperativa exportföreningarnas viktigaste uppgift blev att avsätta smöret direkt på densamma, men de mötte ett ihärdigt motstånd från alla intressen som äro engagerade i mellanhandeln. Exportkooperationernas utveckling är historien om en långvarig, förtvivlad kamp för att få fast fot i utlandet, d. v. s. huvudsakligen England, och detta gäller icke blott smör, utan också ägg och fläsk. Som bekant är den brittiska smörmarknaden tongivande i hela världen och dess noteringar utslagsgivande. Det har därför en enorm betydelse att där vinna en självständig position.

De danska exportföreningarnas framgång i detta avseende är befastad, dock i olika grad för olika produkter: framgången är för smör ingalunda fullständig, men dock betydande, för ägg något bättre och för fläsk relativt utmärkt.

Det finns för närvarande i Danmark elva kooperativa smörexportföreningar, men därvid är att märka att den största av dessa ensam exporterar mera smör än hela Sverige. Sammanlagt sälja dessa 11 föreningar, till vilka 540 av landets 1,367 andelsmejerier äro anslutna, smör för c:a 200 miljoner kronor om året. Det finns också sedan år 1918 en sammanslutning av samtliga dessa föreningar, kallad »De samvirkende danske Andels-Smörekseportforeningar». Den är dock icke av ekonomisk art, utan åtminstone tills vidare endast ett slags forum för diskussion och statistik. Men tanken är uppe att gå längre i ekonomiskt samarbete.

Otvivelaktigt har denna exportkorporation gjort en ofantlig nytta. Även för de icke anslutna andelsmejerierna har den — för att citera en känd auktoritet — »medfört gagnet att så att säga hålla de privata smörhandlarna på mattan och förhindra mellanhandsmarginalen från att bli onödigt stor».

Smörexportföreningarna handha för närvarande c:a 40 % av den totala smör-exporten från Danmark, och deras betydelse har år från år varit stigande. 30 % av exporten går genom de privata danska exportörerna och de återstående 30 % säljas av andelsmejerier till i Danmark stationerade engelska uppköpare, huvud-

sakligen tjänstemän hos det stora engelska kooperativa förbundet C. W. S., som årligen lär köpa danskt smör för c:a 120 miljoner kronor.

I detta sistnämnda fall köps smöret i Danmark för att därifrån dirigeras till C. W. S:s olika centrallager eller direkt till engelska konsumtionsföreningar. Kontrakten med mejerierna äro fortlöpande med uppsägningsrätt och i regel mycket långvariga. Funnes genomgående kylvagnar till resp. engelska destinationsorter, vore det givetvis lämpligare att sälja smöret levererat på dessa orter, enär därigenom en för hela exporten gemensam transportplan kunde genomföras, och sålunda erhållas billigare frakter. Även för C. W. S. vore en sådan anordning fördelaktigare.

Den danska exportorganisationen har dock i stort sett vunnit så fast fot i England, att den kan bevaka sina intressen och hävda det runmärkta smörets position. Sverige är långt efter i detta avseende.

Beträffande äggexporten är framgången för den kooperativa organisationen mera deciderad, i att äggförbundet (D. A. AE) säljer nästan hela sin produktion genom agenter, stationerade i England och Tyskland. Visserligen dominerar äggförbundet icke exporten, ty största delen av densamma går genom privata företag, men den utövar dock ett kraftigt reglerande inflytande och har på engelska marknaden skapat en förnämlig position för danska ägg, en position som förut icke fanns.

Den stora danska fläskexporten till England skötes av andelsslakterierna själva eller deras organisationer genom agentförsäljning på engelska marknaden, vanligen på en varubörs i London (Home and Foreign Produce Exchange). Försäljningen sker i regel medan fläsket är på väg till England. Vissa slakterier ha emellertid lyckats gå förbi både den engelska varubörsen och de engelska grossisterna och sälja sitt »bacon» genom egna agenter direkt till engelska detaljister. Andra ha bildat ett engelskt dotterbolag (D. B. C.), som säljer direkt till detaljhandlarna, sålunda i konkurrens med andra engrosfirmor.

Smörexportens vinst av en ångfärjelinje.

Då danskarna nått så goda resultat med samma slags kommunikationsmedel som står Sverige till buds, nämligen ångbåtslinjer, kan man fråga, om det verkligen är behöfvligt att utföra en så stor anläggning som en svensk-engelsk ångfärjelinje innebär. Motståndarna till denna nya linje anföra, att danskarna säkerligen skulle ha skaffat sig färjeförbindelse med England, om detta verkligen varit så förmånligt för exporten av smör och andra animala produkter.

I sistnämnda avseende bör emellertid framhållas, att de gamla ångbåtsbolagen, som inneha ett slags hittills obestritt monopol på den reguliära trafiken med de viktigaste engelska imporhamnarna, i Danmark lika väl som i Sverige rest ett energiskt och intensivt motstånd mot ångfärjetrafik. Och i Danmark har detta betytt ännu mer än här, då danska rederier nedlagt mycket betydande kapital

i den stora ångbåtsflotta, som förmedlar den danska exporten. I Sverige är däremot huvudlinjen för vår export av jordbruksprodukter helt engelsk.

Vidare är att märka att det för Danmark tagit mycket lång tid och ett ihärdigt och förlustbringande arbete att tillkämpa den position, som landet nu har på brittiska marknaden. Framstående kännare av dessa förhållanden inse också nu, att framgången skulle varit mindre dyrköpt och mera effektiv, om man redan för 30 år sedan etablerat ångfärjetrafik. Upprepade förslag om färjelinjer ha under senare tid framkommit. I trots av de danska produkternas goda renommé i England är dock kostnaden för smörets överförande till brittiska marknaden fortfarande abnormt stor, vilket minskar mejeriernas behållning. Visserligen är denna kostnad i viss mån mera skenbar, i det att de danska exportorganisationerna årligen återbetala till mejerierna betydande vinstmedel. Men alla mejerier som sälja till smörgrossister gå miste om något vederlag. I Sverige kan man säga att mejerierna i regel få nöja sig med de smörpris, som framgå av tablå 2 och som i medeltal ligga 24 öre under Manchesternoteringen å svenskt smör. Vi ha varken danskarnas stora affärsskicklighet och erfarenhet i dessa exportaffärer eller deras storartade och väl sammanhållna jordbruksorganisation. Desto bättre behöva vi ett tekniskt fulländat transportmedel, varigenom många brister i vår export omedelbart skulle fyllas och förutsättningar skapas för en effektiv organisation av hela den svenska smörexporten. Det kan icke bestridas, att en väl planlagd och väl skött ångfärjelinje med genomgående kylvagnstrafik skulle vara till utomordentligt gagn för vår export till England av smör lika väl som andra animala produkter, såsom ägg, kött och fläsk, i viss grad även hö, halm och torvströ.

En sådan färjelinje är sedan länge planerad mellan Göteborg och hamn vid Humber i mellersta England och torde väl också förr eller senare komma till stånd, även utan riksdagens medverkan. Jordbrukets nödläge medger dock icke att i lugn avvakta tiden. Situationen kommer att förvärras, då avsättning i Tyskland försvåras, samtidigt som ökad export blir nödvändig. De åtgärder, som omnämnas i statsverkspropositionen, samt därtill avsedda medel, nämligen i ett som allt 120,000 kr., måste anses alldeles otillräckliga. En färjelinje skulle i England mottagas med stor sympati, då den givetvis även underlättar den engelska exporten till Sverige. Vår import från England skulle sannolikt avsevärt ökas på bekostnad av importen från kontinental länder, som nu gynnas av genomgående järnvägstrafik. Men då England är vår bästa kund, torde en sådan utveckling få betraktas som naturlig och utgör också en garanti för framtiden, att den för våra jordbruksprodukter så ytterst viktiga brittiska marknaden bevaras utan försvärande hinder. Det är icke mer än rätt att det svenska jordbruket får något gagn av den stora import av utländska varor som äger rum till vårt land.

Men det finns också andra omständigheter som böra tagas i betraktande.

Enligt motionärernas mening skola jordbrukets exportorganisationer och

speciellt smörexport-organisationen erhålla ett bestämmande inflytande på den svensk-engelska färjelinjens ledning. Praktiskt tager kommer detta att resultera i ett transport-monopol å färjelinjen för exportföreningarnas produkter. Alla exporterande mejerier tvingas därigenom att ansluta sig till organisationen, som därmed också får den avsedda kontrollen av den inhemska marknaden. Att med andra metoder uppnå en motsvarande kontroll av saluförda kvantiteter torde knappast vara möjligt. Ångfärjelinjen till England är sålunda ett medel att väsentligt nedbringa transport- och handelskostnader vid exporten, att utvinna bättre pris på smöret i England, att skapa och sammanhålla en allmän, fast affärsorganisation av mejerierna, att höja och stabilisera smörpriserna inom landet så att åtminstone en del av tullskyddet utnyttjas.

Lägger man härtill att mejerierorganisationen får medel att genomföra en hel del önskemål till mejerihanteringens bästa, exempelvis att omlägga rörelsen så att det nuvarande tyngande överskottet av ost försvinner, att centralisera och att modernisera driften, att skapa en fullt effektiv kontroll m. m., så kan man säga, att syftemålet tillfullo uppnåtts. Det torde då vara lämpligast att överlämna till mejeriernas organisation att själv bestämma om vissa organisatoriska frågor t. ex. hur smörkontrollen skall ordnas. Staten bör icke onödigtvis uppträda som förmyndare, utan se till att mejerinäringen står på egna ben och sköter sig själv.

Statsdrift eller enskilt rederiblag?

Kungl. järnvägsstyrelsen säger i sin förnyade grundliga utredning av frågan om ångfärjetrafik mellan Sverige och England (avlämnad den 28 mars 1929), »att ifrågavarande trafikföretag skall bliva av utomordentligt stor betydelse för landet i sin helhet, såväl ekonomiskt som kulturellt, samt möjliggöra betydande utveckling och uppsving — därom torde näppeligen någon tvekan kunna råda».

Men hur stor betydelse denna kommunikationsled än får för handel och industri, är det dock jordbruket som behöver den allra mest. Denna färjetrafik är helt enkelt — såsom torde framgå av vad som redan anförts — av vital betydelse för vår modernäring under nuvarande svåra betryck. Med den försämring av avsättningsmöjligheterna, som den tyska smörtullens förhöjning medför, är färjelinjen till England oumbärlig. Men det är också av största vikt att jordbruket får den nytta av linjen som vi hoppas och avse. I detta avseende innebär Kungl. järnvägsstyrelsens förslag icke tillfredsställande betingelser.

Enligt detsamma skall linjen drivas genom samsegling av de närmast intresserade järnvägarna, statsbanorna i Sverige och London & North Eastern Railway i England, således enligt samma principer som tillämpas på den svensk-tyska ångfärjelinjen. Emellertid har det engelska järnvägsbolaget, efter upprepade erbjudanden, definitivt avböjt att ekonomiskt deltaga i linjen och detta av rent finansiella skäl. Bolaget har nämligen under senare år haft att kämpa mot sådana ekonomiska svårigheter, att någon investering i främmande företag

ej är tänkbar. Sedan detta blivit känt, har av svenske ministern frih. Palmstierna och svenske generalkonsuln Sahlin i London ifrågasatts att driva linjen såsom helt och hållet svensk.

Ur svensk synpunkt synes oss det senare alternativet vara det enda tillfredsställande, enär Sverige därigenom får önskvärd bestämmanderätt över frakterna. Linjen har för Sverige mycket större betydelse än för England, vars utomordentligt stora och utsträckta handel icke har samma behov av denna förbindelse som vårt land. Av princip deltar brittiska statsmakten icke i några transportföretag, varken till lands eller sjöss, och lämnar detta åt den enskilda företagsamheten. Det synes därför oformligt att svenska staten genom järnvägsstyrelsen driver en sjöfartslinje på England. Då det vidare är nödvändigt att ångfärjelinjen anskaffar, åtminstone i viss omfattning, egen vagnpark och att de svenska järnvägsvagnarna gå vidare på engelska järnvägen till och från större konsumtionsorter, kan denna rörelse icke tillfredsställande ordnas och skötas utan hjälp av ett färjelinjen tillhörande engelskt bolag, som då även får åliggande att ombesörja erforderlig samlastning och distribution av smör och andra exportprodukter från järnvägsstationerna till köparnas magasin eller försäljningslokaler. Endast genom en sådan omfattande transport-organisation är det möjligt att tillförsäkra den svenska exporten av jordbruksprodukter, huvudsakligen smör, ägg och fläsk, alla de förmåner som här åsyftas.

Det är tydligt att svenska staten eller dess Kungl. järnvägsstyrelse icke kan uppträda som affärsdrivande verk i England. Det skulle kunna medföra en massa obehagliga komplikationer. Enda framkomliga vägen är att driva linjen genom ett svenskt aktiebolag, vilket ju icke utesluter att svenska regeringen utövar nödig kontroll över maximi-tarifferna.

Den svenska smörexporten — liksom också exporten av ägg och bacon, som har precis samma behov av kontakt med den brittiska marknaden — skulle ha relativt litet gagn av en linje, där det svenska inflytandet stannade mitt på Nordsjön. Då största delen av fraktkostnaden ligger på engelska sidan, likaså det viktigaste arbetsfältet, den svåraste uppgiften, är det av största vikt, att exportorganisationen sträcker sig över hela linjen ända fram till köparnas dörr. Jordbrukets representanter torde i varje fall föredraga att själva bevaka sina intressen framför att överlämna detta vare sig åt Kungl. järnvägsstyrelsen eller åt något svenskt eller utländskt bolag.

Vi finna därför ändamålsenligt att linjen äges av ett svenskt aktiebolag med aktiemajoriteten förankrad i det svenska jordbrukets exportorganisationer. För detta ändamål bör upprättas en statens lånefond, ur vilken dessa exportorganisationer, lämpligen föreningar u. p. a., sedan de blivit av K. Maj:t godkända, äga rätt att låna vissa begränsade belopp mot säkerhet av motsvarande aktier i ett av Kungl. Maj:t godkänt aktiebolag för drivande av ångfärjetrafik mellan Sverige och England. Förslagsvis begäres att riksdagen skall anslå 3 miljoner kronor till en dylik lånefond.

Däriigenom ikläder sig staten icke större risk än förlusten av räntan på 3 miljoner kr. under det antal år, som eventuellt kunna erfordras för att upparbeta linjen till ekonomisk bärighet. Staten skall äga rätt att bevaka sina intressen genom en representant i bolagets styrelse och en revisor. Färjelinjen får karaktären av en enskild järnväg, och fastställandet av dess maximi-tariffer tillkommer Kungl. Maj:t. Skulle linjen vanskötas, kan givetvis staten, såsom innehavare av aktierna som hypotek, överta densamma.

Med dessa åtgärder torde statsintresset vara tillgodosett på ett betryggande sätt, med bevarande av företagets ekonomiska självständighet. Det ekonomiska resultatet torde däriigenom icke försämrats, utan förbättras, särskilt genom den större rörelsefrihet och initiativrikedom som utmärka den enskilda företagssamheten. Betydande förbättringar av Kungl. järnvägsstyrelsens plan ha redan utarbetats genom privat initiativ, varom närmare redogörelse kan väntas vid motionens utskottsbehandling. Emellertid framgår av Kungl. järnvägsstyrelsens mycket försiktiga beräkning av linjens inkomster grundad på befintliga frakter, att ett överskott kan påräknas, sedan förräntning och årlig amortering av hela anläggningskapitalet skett, av omkring 400,000 kr. pr år. Utsikter böra således finnas att staten får igen sina ränteförluster, om sådana skola uppstå under de första åren.

Den erfarenhet som föreligger från den belgisk-engelska ångfärjelinjen ger i detta avseende goda förhoppningar. Denna färjelinje, som tillhör ett enskilt trafikbolag i viss mån förebildligt för det blivande svenska, har under de fem år, som trafiken pågått, visat ständigt förbättrade resultat och sista året utdelat 8 % samt är nu uppe i dubbelt så stor exportmängd, som Kungl. järnvägsstyrelsen räknat med för den svenska linjen. Intresset för den senare är redan inom industriella kretsar så stort, att det övriga aktiekapitalet torde tecknas, så snart riksdagen beviljat den ifrågavarande lånefonden till stöd för jordbrukets exportorganisationer.

Med anledning av vad vi här ovan anfört, få vi härmed hemställa,

att riksdagen ville besluta att anslå av lånemedel en fond av tre miljoner kronor, som efter behov ställas till Kungl. Maj:ts förfogande och ur vilken ovan angivna exportorganisationer, sedan de blivit av Kungl. Maj:t godkända, må få rätt att upptaga lån för teckning av aktier i ett av Kungl. Maj:t godkänt aktiebolag för ångfärjetrafik mellan Sverige och England enligt ovan angiven organisationsplan.

Harald Laurin.

P. J. Edberg.

And. Lindgren.

Th. Gardell,
Gans.

