

Nr 111.

Av herr **Nilsson, Theodor, m. fl.**, om anslag till fraktlindring för svenskfångad färsk fisk.

En av de näringar, som under krisåren haft stora svårigheter, är fisket och den största av dessa svårigheter är avsättningsmöjligheterna. Fraktsatserna för fisk ställa sig för höga. Detta beror givetvis i hög grad på det tunga emballaget, som måste användas för att varan skall hållas frisk under transporten. Man har ju att räkna med trälådor för det yttre emballaget och krossad is för det inre och icke sällan uppgår emballagets vikt till den transporterade varans vikt.

Fisken lämnar ju ett högt uppskattat födoämne och på samma gång ett värdefullt tillskott i vår folkhushållning. Under de senaste tiotalen år har ju fiskerinäringen genomgått en fullständig omgestaltning, isynnerhet västkustfisket. Fiskarna måste i stort sett räkna med fångstplatser mer eller mindre avlägsna från våra kuster och detta kräver helt naturligt större och kraftigare båtar och motorer jämte en mångfald olika redskap, anpassningsbara till olika fångster och havsförhållanden. Allt detta innebär stora anskaffnings- och driftskostnader och i vanligaste fall stor skuldsättning. Har fiskaren (i flesta fall) under svåra förhållanden lyckats få en fångst, skall ju denna avyttras, och detta bör ske så snabbt som möjligt, om varan skall komma fram till konsumenten i försvarbart skick.

Vi ha ju här i landet ett importöverskott av fisk, som uppgår till åtskilliga miljoner kronor per år, och äro således icke självförsörjda. Om handeln vore någorlunda fri, i likhet med vad förhållandena varit i gångna tider, skulle avsättningsmöjligheterna te sig vida ljusare, men nu när det på alla håll staplas upp hinder mot våra fiskare för avsättning av deras produkter, måste man bana väg inom vårt eget land, i syfte att underlätta avsättningen av svenskfångad fisk. Det mest effektiva medlet för att underlätta distributionen av färskfisk vore om transportkostnaderna kunde minskas i sådan utsträckning, att det egentligen innebar en lättnad för näringen.

Som här förut påpekats, intar fisken en särställning jämfört med transport av andra livsmedel på grund av det skrymmande och tunga emballaget, som måste användas och är det fråga om att transportera levande fisk å järnväg, så blir det i ännu högre grad betungande på grund av de tunga vattentankarna jämte syremaskineriet och därtill en följare för skötsel av detta. Åtskilliga framställningar ha gjorts under årens lopp till järnvägsstyrelsen om sänkning av tarifferna för fisktransport, men de sänkningar, som kommit till stånd, huvudsakligen till platser på kortare avstånd från inlastningsorten, ha varit av så ringa omfattning, att detta

icke i någon nämnvärd mån vare sig ökat transporten eller åstadkommit större förbrukning. Man måste naturligtvis ta hänsyn till dem, som svara för bärigheten av ett affärsdrivande verk. Dessa sträva ju efter att, så vitt möjligt, få företaget bärigt.

Situationen beträffande transport av färskfisk är emellertid nu sådan, att något måste göras. Propaganda för fiskens användning räcker icke, utan vi få följa norrmännens insikt om fördelen med billiga fiskfrakter.

En framkomlig väg för oss är att tillämpa samma system, som vi gått in för från riksdagens sida, när det gäller att åstadkomma distribution av kalk i största möjliga utsträckning till jordbrukets fromma. Denna lättnad för kalktransporten har åstadkommit större användning av varan och fyllt ett stort behov, i synnerhet på kalkfattig jord.

En fraktlindring efter något så när liknande former skulle visa sig bliva en stor hjälp, i första hand för fiskare, men även för konsumenterna. Syftet med fraktlindring å kalk har ju varit och är fortfarande att få kalken i så stor utsträckning som möjligt distribuerad, för att därmedelst höja skördarna och på samma gång bereda jordbrukare en säkrare utkomst.

Beträffande här framförda tanke på fraktlindring å våra järnvägar för svenskfångad fisk vore lämpligaste tillvägagångssättet att sänka nu gällande tariffer med viss procent över hela linjen. De nu gällande tarifferna ha ju utarbetats med stor omsorg i syfte att få frakterna så rättvisa som möjligt, under hänsynstagande till en mångfald faktorer och således icke lämpligt att komma med nya beräkningsgrunder, efter vilka fraktlindringen bör utgå.

Genom här föreslagna åtgärd finge ju järnvägarna gottgöra sig hela fraktbeloppet efter gällande tariffer. Riksdagen finge svara för den summa, som fraktlindringen belöpte sig på. Själva förfarandet vid fraktlindringens effektuerande borde ju ske så enkelt och praktiskt som möjligt, t. ex. särskilda fraktsedlar för ändamålet, med angiven plats för anteckning av fraktlindringsbeloppet, samt utfästelse (under bötesansvar) att fisken vore svenskfångad o. s. v. Till de konsumtionsorter, som ligga närmast omkring järnvägsstationer, från vilka fisk avsändes, komma nog bilarna, i likhet med vad som nu är vanligt, att ombesörja distributionen, men det torde vara av värde att icke i onödan uppmuntra konkurrens emellan järnväg och biltransport. Järnvägarna kunna vi icke undvara och därför måste man se till, att fraktkostnaderna per järnväg ställa sig något förmånligare, jämfört med bil. Under senaste tiden ha stora mängder konserver fraktats från norra Bohuslän direkt till Stockholm per bil och detta torde inte kunna betraktas som god nationalekonomi, när det står till buds en väl rustad järnväg. Det visar sig även stora svårigheter och oskäligen kostnader ifråga om underhållet av sådana vägar, som tagas i anspråk för trafik med dessa stora och tungt lastade bilar.

Det är för våra fiskare och konsumenterna högst nödvändigt att så

direkt som möjligt samverka till, att fisken kan komma fram till avsättningsorten så snabbt som möjligt och i bästa möjliga skick.

Ävenså bör man sträva efter att kunna påvisa, att prisförhöjningen är rimlig vid jämförelse med det pris, fiskaren får och vad konsumenterna på respektive orter få betala. För att åstadkomma detta, böra fiskarena själva sträva efter att tränga in på avsättningsorterna, för att så direkt som möjligt kunna få medinflytande vid fiskhandelns ordnande. En sådan åtgärd skulle hälsas med tillfredsställelse av allmänheten. När bohusfiskaren får sälja t. ex. torsk för omkring 20 öre per kilo, kostar den i Stockholm omkring 1:20 per kilo. Denna relation är icke ägnad att öka förbrukningen av fiskvaror.

Vid förfrågan i järnvägsstyrelsen har den uppgiften lämnats, att fraktinkomsten å de svenska järnvägarna av fisksändningar (inkl. sill) belöper sig på omkring 2,500,000 kronor. Häri ingå såväl stycke gods- som vagns-lasttransporter.

Om man räknar med 30 procent fraktlindring, skulle staten få ikläda sig en utgift på 750,000 kronor, men uti dessa sändningar ingå icke ringa mängder fiskvaror, fångade av utländska fiskare. Man torde med säkerhet kunna påstå, att fraktdelen för av utlänningar fångad fisk uppgår till 100,000 kronor, och detta skulle ju nedbringa totalkostnaden enligt ovan gjorda beräkning till 650,000 kronor.

Statsmakterna ha ju även fått börja med kontanthjälp till fiskarebefolkningen och nog vore det från alla synpunkter sett bättre, om man kunde hjälpa deras näring på ett sådant sätt, att de bleve i tillfälle försörja sig själva.

På grund av vad sålunda anförts, få vi hemställa,

att riksdagen måtte till fraktlindring av svenskfångad färsk fisk (inkl. sill), som fraktas å svenska järnvägarna, bevilja ett förslagsanslag av 650,000 kronor att utgå enligt de närmare bestämmelser, som Kungl. Maj:t kan finna lämpligt meddela.

Stockholm den 22 januari 1935.

Th. Nilsson.

John Gustavson.

Sigfrid Hansson.

Gunnar Sanne.

K. I. Sköldén.

