

Nr 71.

Av herrar **Liedberg** och **Thorell**, *angående borttagande av den s. k. överföringsavgiften för järnvägsvagn från Liljeholmen till Enskede.*

I avsevärd mån har jordbrukets dåliga inkomst av köttproduktionen ansetts bero på det vidlyftiga mellanhandssystemet inom kreaturshandeln samt den ojämna tillförseln av kött och fläsk till de stora underskottsområdena, främst Stockholm, vars marknad är bestämmande för prisbildningen inom landet, men som producenterna icke kunna tillräckligt överskåda och bedöma. I syfte att till jordbrukets fromma råda bot på dessa missförhållanden har i överensstämmelse med det förslag, som år 1932 framlades av den s. k. jordbruksutredningen i dess betänkande den 16 december 1932 (Statens utredningar 12/1933) och som av Kungl. Maj:t och riksdagen godkändes, landets jordbrukare sammanslutit sig i en hela landet omfattande andelsrörelse, vars ledning utgöres av Sveriges slakteriförbund. Detta förbund började sin verksamhet under år 1934, men trots att organisationsarbetet ännu icke slutförts, representerar förbundet redan nu genom de anslutna andelsföreningarna en betydande del av landets jordbrukare. I december förra året uppgick således antalet av de till sådana andelsrörelser anslutna jordbrukarna till omkring 140,000, vartill kommer 47,000 jordbrukare knutna till sådana slakterier och slakthusföreningar, som delvis äro i gång eller under bildning, vadan det totala antalet anslutna nu eller inom den allra närmaste tiden kan beräknas uppgå till 187,000. Då motsvarande siffra vid årsskiftet 1934—1935 uppgick till 156,000, har antalet anslutna jordbrukare under år 1935 således ökat med omkring 31,000. Förbundet kan redan nu beräknas representera omkring 75 procent av landets totala kött- och fläskproduktion. Dess redan nu stora betydelse för denna produktion kommer emellertid att ytterligare förstärkas, sedan det pågående organisationsarbetet blivit slutfört. Enligt grunderna för slakteriförbundets verksamhet, sådana dessa blivit uppdragna av jordbruksutredningen och godkända av den nya producentkorporationen, skall förbundet i främsta rummet taga hand om andelsslakteriernas överproduktion och reglera tillförseln till de stora underskottsområdena. Dess verksamhet kommer att, så långt ske kan, stödja sig på de offentliga slakthusen eller under offentlig kontroll ställda andelsslakterier. Vad särskilt gäller de offentliga slakthusen, äro nämligen desamma, enligt vad jordbruksutredningen framhållit i sitt ovan nämnda betänkande, avsedda att ingå som ett betydelsefullt led vid uppbyggandet av den nya producentorganisationen för handeln med slaktdjur och kött.

Då Stockholms stad är landets största underskottsområde och därmed utövar stort inflytande på prisbildningen i hela landet, är det naturligt, att frågan om ett rationellt ordnande av handeln med slaktdjur och kött i huvud-

staden redan från början trätt i förgrunden. För att belysa Stockholms betydelse i detta hänseende torde böra erinras därom, att den årliga konsumtionen av kött och fläsk i Stockholm uppgår till omkring 40 miljoner kg., motsvarande i genomsnitt en kvantitet av 60 kg. per invånare. Då denna genomsnittssiffra för köttkonsumtionen i Stockholm kan beräknas ligga omkring 45 procent högre än motsvarande siffra för hela landet, framgår härav, att Stockholm såväl absolut som relativt taget äger mycket stor betydelse som konsumtionscentrum för dessa varor.

Huvudstadens behov av kött och fläsk tillgodoses antingen genom införande av köttet i slaktat tillstånd eller genom tillförsel av slaktboskap. Det i landsorten slaktade köttet, som företrädesvis kommer från överskottsorterna, representerar 75 procent av den totala tillförseln eller således omkring 30 miljoner kg. per år. Det vid Stockholms stads slakthus slaktade köttet motsvarar 25 procent av hela tillförseln eller således omkring 10 miljoner kg. per år. I vad gäller det landsortsslaktade köttet ombesörjes distributionen härav till 75 procent eller med omkring 20 miljoner kg. per år av slakteriförbundet, som dessutom redan nu svarar för mer än hälften av tillförseln av slaktboskap till stadens slakthus.

I syfte att söka ordna de med kött handeln sammanhängande förhållandena i Stockholm har slakteriförbundet alltsedan dess tillkomst ansett angeläget, att dessa frågor skulle lösas under samarbete med Stockholms stad, vilket ju också står i full överensstämmelse med jordbruksutredningens ovan åberopade uttalande. Staden har för sin del anslutit sig härtill samt anvisat erforderliga medel för genomförande av från slakteriförbundets sida framförda krav på vissa om- och tillbyggnader vid slakthuset, vilka gå ut på att söka åstadkomma goda förutsättningar för förbundet att dit förlägga sin rörelse. I första hand skulle sålunda vid slakthuset anordnas en partikötkhall, varjämte förbättringar skulle vidtagas i järnvägsförbindelserna, kylhuslokalerna utvidgas för beredande av ökade lagringsmöjligheter samt vissa tekniska anordningar genomföras därstädes i syfte att befrämja en rationell drift. Slakteriförbundet har vid de mellan staden och förbundet förda förhandlingarna i denna angelägenhet utfäst sig att i görligaste mån medverka till en ökning av tillförseln av slaktboskap till slakthuset och har för övrigt förklarat sig villigt garantera, att den tilltänkta partihallen skall begagnas för dess tillförsel av kött och fläsk till Stockholm.

Genom dessa anordningar skulle Stockholms stads, för en kostnad av omkring 6½ miljoner kronor uppförda slakthus komma till sådan ökad användning, att verksamheten där skulle kunna bedrivas utan något direkt tillskott av skattemedel. Men den största vinsten är givetvis den, att den under en lång följd av år aktuella frågan om kött handelen ordnande vid förslaget realiserande skulle erhålla en fullgod lösning. Det har visserligen från en del håll framförts kritik mot, att partikött handelen skulle förläggas till det vid Enskede belägna slakthuset, som ansetts ha en alltför periferisk belägenhet. Häremot har emellertid framhållits, att annan inom den egentliga staden belägen, lämplig plats, försedd med oundgängligen nödvändiga järnvägsförbin-

delser, icke stått att uppbringa samt att en förläggning till slakthuset för övrigt är att föredraga, då denna anstalt producerar 25 procent av Stockholms köttkonsumtion. Av dessa skäl har Stockholms kommissionshandlareförening på sin tid i skrivelse till Stockholms stadsfullmäktige och Kungl. Maj:t enhälligt och bestämt tillstyrkt partihandelns förläggning till slakthuset och slutligen har jordbruksutredningen — efter ingående utredningar och överväganden och under betonande av, att betydelsen av en centralisering av kött-handeln i Stockholm måtte vinna statsmakternas beaktande — förordat parti-kötthandelns förläggande till slakthuset.

En viktig förutsättning för, att slakthuset skall kunna utveckla sin verksamhet på detta sätt och bliva till verklig nytta för kött-handeln i Stockholm och hela landet, är emellertid, att järnvägsförbindelserna dit, på sätt slakteriförbundet även förutsatt, bliva i väsentlig grad förbättrade. Tillförseln har tidigare varit ordnad så, att vagnarna avkopplats vid Älvsjö station och därifrån via Liljeholmen framförts till slakthuset. Av järnvägstekniska skäl medfölja vagnarna emellertid numera tågsätten ända till Tomtebodas rangerbangård, varifrån de föras tillbaka till Älvsjö och därifrån via Liljeholmen till slakthuset, dit desamma i regeln anlända först klockan 8 på morgonen. Mellan staden och järnvägsstyrelsen har under en lång följd av år ingående förhandlingar förts angående denna angelägenhet, men först genom jordbruksutredningens medverkan har styrelsen kunnat förmås medverka till sådana åtgärder, som möjliggöra en tidigare ankomst av köttvagnarna till slakthuset. Preliminär överenskommelse har numera i sådant syfte träffats om anordnande på stadens bekostnad av en ny spårförbindelse mellan stambanans huvudlinje strax söder om Årsta och slakthuset, varigenom vagnarna beräknas vara framme vid slakthuset klockan 7 på morgonen. Underbyggnaden till denna förbindelse har redan kommit till utförande genom stadens försorg och på dess bekostnad.

Enligt för närvarande mellan Stockholms stad och statens järnvägar gällande avtal erlägges för varje vagn, som föres mellan Liljeholmen och Enskede, en s. k. överföringsavgift av 5 kronor per vagn, vartill kommer den till slakthuset med samma belopp utgående avgiften för bestridande av kostnaderna för slakthusjärnvägens underhåll. I ett av järnvägsstyrelsen framlagt förslag till överenskommelse om trafiken å slakthusbanan, sedan den nya spårförbindelsen tagits i bruk, har styrelsen fordrat en förhöjning av överföringsavgiften från 5 kronor till 12 kronor 50 öre, vadan således — inklusive den med 5 kronor till staden utgående avgiften för banans underhåll — kostnaden skulle uppgå till 17 kronor 50 öre per vagn. Om man utgår ifrån, att tillförseln järnvägsledes till slakthuset enbart genom slakteriförbundets försorg av landsortsslaktat kött kommer att uppgå till minst 20 miljoner kg. om året, skulle härför erfordras omkring 5,000 vagnar per år. En överföringsavgift av 17 kronor 50 öre per vagn skulle således innebära, att förbundet härför skulle komma att belastas med en årlig kostnad av över 100,000 kronor, vilket belopp överstiger vad staden beräknat vara erforderligt för förräntning, amortering och drift av den nya partihallen. Hallavgiften har sålunda kunnat sättas till

25 öre per svinkropp och dag, under det att överföringsavgiften representerar ej mindre än 30 öre per svinkropp. En sådan merkostnad har från slakteriförbundets sida helt naturligt icke kunnat godtagas, då förbundet härigenom onödigtvis skulle påtaga sig en extra kostnad, som väl skulle förslå till bestridande av omkostnaderna för hallens ordnande i egna lokaler. Vid prövningen av avgiftsfrågan har även staden funnit, att järnvägsstyrelsens förslag i detta hänseende innebär en obillig merbelastning av trafiken, allra helst förslaget icke står i god överensstämmelse med eljest i regel tillämpade grunder för liknande avgifters beräkning. Sedan slakteriförbundet förklarat sig icke vara villigt sluta definitiv överenskommelse med staden om förläggning av sin rörelse till slakthuset, förrän denna avgiftsfråga ordnats på ett tillfredsställande sätt, har staden genom dess slakthus- och saluhallsstyrelse i skrivelse den 15 november 1935 hos järnvägsstyrelsen hemställt om erforderlig ändring i förslaget till trafiköverenskommelse på slakthusbanan.

Järnvägsstyrelsen har emellertid i skrivelse den 20 november 1935 förklarat sig icke kunna medgiva någon jämkning i förslaget. Slakthus- och saluhallsstyrelsen, som icke kunnat finna, att järnvägsstyrelsens ståndpunkt överensstämmer med rättvisa och billighet och då ett genomförande av denna ståndpunkt innebär risker för att syftet med den nya spårförbindelsen skulle förfelas, har med anledning härav jämlikt gällande koncessionsvillkor för slakthusbanan i skrivelse till Kungl. Maj:t den 29 november 1935 hemställt att Kungl. Maj:t måtte meddela bestämmelser uti nu ifrågavarande hänseende. Denna framställning, som remitterats till järnvägsstyrelsen för yttrande, har i avvaktan härå ännu icke varit föremål för Kungl. Maj:ts prövning.

Slakthus- och saluhallsstyrelsen har i sin framställning till Kungl. Maj:t ingående redogjort för avgiftstvistens förhistoria samt för de under ett flertal år med järnvägsstyrelsen förda förhandlingarna. Slakthusstyrelsen erinrar vidare därom, att järnvägsstyrelsen vid dessa förhandlingar ingått på frågan om den lämpligaste organisationen av kött handeln i Stockholm och i detta allmänna spørsmål med skärpa motsatt sig ett sammanförande av partikött handeln till slakthuset. Som här ovan omnämnts, har en sådan anordning emellertid från alla sakkunniga angivits vara den enda lämpliga lösningen. Att här ingå på detta spørsmål torde därför icke vara erforderligt.

I fråga om den förhöjda överföringsavgiften har järnvägsstyrelsen framhållit, att densamma betingas av slakthusets oförmånliga läge ur trafiksynpunkt. Från stadens sida har emellertid med styrka hävdats, att om slakthusets läge är oförmånligt, så måste statens järnvägar i avsevärd grad anses vara ansvarig härför. Slakthusets förläggning har nämligen tillkommit efter förhandlingar mellan staden och statens järnvägar. Någon erinran mot denna förläggning framfördes sålunda icke från statens järnvägars sida i detta sammanhang — helt naturligt då det valda läget för en anstalt, vars tillförsel i huvudsak kommer söderifrån, måste anses gott med hänsyn till järnvägens dåtida planer på anordnandet av en rangerbangård jämväl söder om Stockholm. Under den tid med början år 1906, då förslaget om slakthuset utarbetades, pågingo förhandlingar om nya bangårdsanordningar i Stockholm mellan

delegerade från Stockholms stad och statens järnvägar. Delegerades förslag innefattade anordnandet av en ranger- och driftsbangård vid Årsta. För åstadkommandet av denna bangård har statens järnvägar sedermera förvärvat erforderlig mark men förslaget realiserades icke, sannolikt med hänsyn till de framkomna planerna på ändrad sträckning av södra stambanan. I samband med 1923 års bangårdsavtal har frågan om en sådan bangård åter bragts på tal och tillförsäkrades järnvägsstyrelsen i detta avtal erforderlig staden tillhörig mark för viss ändrad förläggning av Årstabangården. Slakthusstyrelsen konstaterar i anslutning härtill, att staden således för sin del icke underlåtit att söka kontakt med järnvägsstyrelsen, innan slakthuset kom till stånd. Man torde väl också kunna utgå ifrån, säger slakthusstyrelsen, att järnvägsstyrelsen vid de förhandlingar med staden, som föregingo byggandet av den nuvarande järnvägsförbindelsen med slakthuset, icke förbisåg nödvändigheten av, att detta finge ett ur järnvägsteknisk synpunkt lämpligt läge. Helt visst hade staden då även beaktat järnvägsstyrelsens önskemål om ett annat läge för slakthuset, därest sådana önskemål vid den tidpunkten förelegat. Den omständigheten att statens järnvägar nu har en ändrad uppfattning, om hur trafiken till de södra stadsdelarna skall ordnas, bör enligt slakthusstyrelsens mening icke minska dess ansvar för vidtagna åtgärder.

Vid den fortsatta planläggningen av köttransporterna till huvudstaden torde därför ej blott staden, utan även statens järnvägar hava att taga hänsyn till de ovan angivna allmänna skäl, vilka — såväl i lantbrukets som kött-handelns intressen — kunna påkalla en fortsatt koncentration av denna handel till slakthuset. Därest statens järnvägar för att kunna undvika anordnandet av en rangerbangård vid Årsta även i fortsättningen vill verkställa rangeringen vid Tomtebodan, så kan från stadens sida icke häremot göras någon erinran. Staden måste dock med styrka hävda, att trafikavgifterna icke få röna någon påverkan av detta sätt att ombesörja trafiken.

Vid de mellan statens järnvägar och staden förda förhandlingar har från stadens sida med styrka framhållits, att den begärda, avsevärt förhöjda överföringsavgiften borde bortfalla och i stället uttagas i form av en ökning av det beräknade tariffavståndet, på sätt äger rum vid andra jämförbara spår-förbindelser i landet. Fraktavgifterna till Stockholms lokala godsstationer hava sålunda bestämts enligt denna grund. Det hävdas vidare, att stationen Stockholms slakthus, som även hör till de lokala godsstationerna, bör komma i åtnjutande av samma förmåner. I synnerhet bör detta, sedan partihandeln med kött flyttats till slakthuset, bliva fallet på grund av Stockholms andel i köttransporterna på statens järnvägar. I trafikinkomster för köttrafiken hade järnvägen således under år 1934 från hela landet uppburit sammanlagt omkring 1.8 miljon kronor, varav nära 60 procent, eller 1.1 miljon kronor, in-flutit av trafiken på Stockholm. Slakthusstyrelsen gör vidare gällande, att slakthusjärnvägen bör betraktas som ett hamn- eller industrispår. Till förmån för storhandeln och storindustrien har järnvägen efter utredning rörande 286 fall, avseende hamn- och sidospår, i regel borttagit växlingsavgifterna eller ersatt dem med ökat tariffavstånd. Avgifterna ha sålunda, om man bortser

från malmbanan, borttagits vid samtliga dessa hamn- och sidospår utom i fråga om sex spår. Avgifternas bibehållande berodde i fyra av dessa fall i huvudsak därpå, att även enskilda järnvägar här berördes och dessa voro obenägra att gå miste om denna inkomstkälla. De två spår, där växlingsavgifterna bibehållits, äro spåren vid Nyboda sopstation, ägda av statens järnvägar, och spåret till slakthuset i Enskede. Några bärande skäl synas enligt slakthusstyrelsens mening icke kunna åberopas mot att de förmåner, som sålunda kommit storhandeln och storindustrien till del, även skola beredas partihandeln med kött och därmed konsumenterna samt jordbruksnäringen.

Slakthus- och saluhallsstyrelsen gör sålunda gällande, att stationen Stockholms slakthus bör vara jämställd med övriga godsstationer i Stockholm eller betraktas som liggande vid ett till en sådan station hörande sidospår. Då sidospårsavgifterna i princip borttagits i andra jämförbara fall eller ersatts med ökat tariffavstånd från närmaste station, bör samma förfarande tillämpas för slakthusbanan, varvid fraktberäkningen till Enskede bör ökas med den verkliga avståndsförlängningen, slakthusbanans längd, 5 km. Vid beräkningen av fraktavgifterna enligt sådana grunder ingå däri samtliga kostnader för vagnarnas rangering i Tomteboda samt deras nedforslande till Enskede, varför särskild överföringsavgift även av det skälet icke kan anses påkallad. Härigenom skulle jordbruksnäringen icke komma i åtnjutande av andra förmåner än de, som tillkomma storhandel och storindustri, enligt de av styrelsen tillämpade principerna.

Som ovan erinrats, hava de mellan staden och slakteriförbundet förda förhandlingarna rörande partihandelns ordnande i Stockholm ställts i beroende av frågan om trafikavgifternas bestämmande på slakthusbanan. För det fall att skälig hänsyn härvid icke tages till jordbrukets och slakterinäringens samt kötthandelns berättigade intressen, torde man kunna utgå ifrån, att slakteriförbundet ser sig nödsakat att utan medverkan av Stockholms stad ordna sin lokalfråga, vilket skulle innebära, att dess verksamhet sannolikt komme att förläggas till plats utanför Stockholm. Av den ovan lämnade redogörelsen framgår, vilken betydelse slakteriförbundet redan nu äger för rörelsen vid slakthuset. I och med att slakteriförbundets verksamhet icke längre skulle förläggas dit, torde följden bliva den, att slakthusets ekonomi i så hög grad undergrävd, att dess upprätthållande i framtiden starkt kunde ifrågasättas. Ur det allmännas synpunkt torde en dylik utveckling icke vara önskvärd. Denna olägenhet torde emellertid vara för slakterinäringen och jordbruket av underordnad betydelse. För dessa är det av större vikt, att den sedan flera år tillbaka emotsedda och för landet i dess helhet så betydelsefulla frågan om kötthandelns rationella ordnande i Stockholm icke nu förhindras att vinna en ändamålsenlig lösning. I denna situation torde det utan vidare få anses vara ett verkligt statsintresse, att de nu förefintliga hindren för frågans lösning bliva bragta ur världen. Ett ingripande i sådant syfte synes vara så mycket mer befogat som den av statsmakterna tillkallade jordbruksutredningen för lösningen av partihandelsfrågans ordnande i Stockholm anvisat just de vägar, staden och slakteriförbundet ansett sig böra beträda.

På grund av vad sålunda anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära, att den av Kungl. Järnvägsstyrelsen begärda s. k. överföringsavgiften för järnvägs-vagn från Liljeholmen till Enskede måtte bortfalla och skälig ersättning i stället uttagas i form av ökning av det beräknade tariffavståndet, i likhet med vad som vid beräkning av frakt-avgifterna till Stockholms övriga lokala godsstationer tillämpas.

Stockholm den 15 januari 1936.

Gösta Liedberg.

E. Thorell.
