

Nr 165.

Av herr **Sanne**, om sänkning av järnvägsfrakterna för färsk fisk.

Frågan om en förbättrad avsättning av fisk inom vårt land står allttjämt på dagordningen. Den är särskilt betydelsefull under nu rådande förhållanden, då landets fiskerinäring har att kämpa med stora svårigheter. Alla åtgärder till främjande av fiskdistributionen äro därför värdefulla för vårt fiske.

Av dem som arbeta med fiskavsättningen tillmätas en sänkning av frakterna för fisk på järnvägarna stor betydelse för ökning av fiskkonsumtionen.

Denna fråga har vid upprepade tillfällen varit föremål för statsmakternas bedömande, men med hänsyn till dess betydelse för hela fiskarebefolkningen och även för hela landet tvekar jag icke att ännu en gång draga den inför riksdagen. I samma mån som exporten av fisk försvåras, får frågan om distributionen inom landet en allt större betydelse.

Såsom exempel på vilka värden det här är fråga om tillåter jag mig endast nämna, att under år 1935 enbart i Göteborg ilandfördes och försålades mer än 41,000 ton fisk till ett värde av 10.44 miljoner kronor.

En av de största stötestenarna för ett utvidgande av avsättningsområdena inom landet har varit och är fortfarande den höga fraktkostnaden för svensk fisk på de svenska järnvägarna.

Från en rayon på cirka 200 km från införselhamnen (vilket område huvudsakligast fourneras av [per bil] ambulerande fiskhandlare), börjar det område, till vilket försändelserna av sill och fisk i regel sker per järnväg. Utgående härifrån, kan den lägsta frakten i bästa fall för styckegods räknas till cirka 7 öre per netto-kg, vilken sedan alltefter kilometerantalet ökar till cirka 25 öre per netto-kg för längsta avstånden.

Den reala fraktkostnaden i och för sig per kg sett, vare sig den räknas i samband med förstahandspriset eller detaljpriset för varan, kanske ger intryck av en relativt moderat kostnad, och en mindre fraktsänkning förefaller kanske därför, teoretiskt sett, vara ganska betydelselös. Så är emellertid ej fallet. Även utan att jämföra med andra närliggande länders frakter för denna vara måste järnvägsfrakterna för svensk sill och fisk inom landet anses vara mycket höga, och för fiskdistributionen torde detta förhållande vara den främsta orsaken till att försändelserna inom förutnämnda rayon numera nästan helt och hållet ombesörjes av bilar.

För belysning av fraktförhållandena nu, jämförda med år 1913, hänvisar jag till följande utdrag:

Frakt för sill och fisk i 2 lådor om tillsammans 100 kg brutto.

Från Göteborg till:	Banlängd km	År 1913		År 1935	Ökning	Ökning
		Sill kronor	Fisk kronor	Sill & Fisk kronor	pr 100 kg kronor	i % cirka
Floby	104	1: 40	1: 65	2: 60	1: 08	71
Hallsberg.....	262	2: 30	2: 65	5: 10	2: 52	98
Ockelbo	515	3: 10	3: 90	7: 50	4: —	114
Östersund	834	3: 95	5: 05	9: 70	5: 20	116
Örnsköldsvik	1,024	4: 35	5: 55	11: —	6: 05	122
Boden.....	1,402	5: 15	6: 55	13: 60	7: 75	133

Såsom synes, äro frakterna nu avsevärt högre än tidigare, och det framstår för mig såsom nödvändigt, att staten stöder fisket genom sänkning av järnvägsfrakterna.

Jag tilltror mig icke att avgöra på vad sätt sänkningen lämpligast bör ske. Man kan tänka sig en procentuell sänkning av frakterna för alla avstånd, men man kunde även tänka sig införandet av vissa standardfrakter för vissa fisksorter och för vissa avstånd eller ock införandet av vissa maximifrakter, som skulle gälla för stora avstånd. Huru frågan lämpligast skall lösas torde böra närmare utredas. Jag vill dock understryka vikten av lägre frakter på stora avstånd, så att den svenska fisken kan få större spridning till mera avlägsna delar av vårt land.

Med stöd av det anförda får jag föreslå riksdagen besluta

att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för sänkning av *järnvägsfrakterna för färsk fisk*.

Stockholm den 22 januari 1936.

Gunnar Sanne.