

HANDELS- OCH SJÖFARTSKOMITÉN

VII

UTLÅTANDE OCH FÖRSLAG

AF DEN 12 DECEMBER 1900

RÖRANDE VISSA ÅTGÄRDER TILL FRÄMJANDE AF

SVERIGES DIREKTA UTRIKES HANDEL

SÄRSKILDT PÅ AFLÄGSNA LÄNDER

STOCKHOLM

KUNGL. BOKTRYCKERIET, P. A. NORSTEDT & SÖNER
1901

Innehåll.

	Sid.
Underdånig skrifvelse	7.
Utlåtande och förslag.	
Inledning	11.
A. Statsunderstöd för åstadkommande af regelbundna ångfartygsförbindelser till den utrikes handelns främ- jande.	
Inledning	15.
Historik	15.
<i>Vestervik—Libau—Visby</i>	16.
<i>Sverige—La Platafloden</i>	18.
<i>Sveriges västkust—England</i>	19.
<i>Beräkningsgrunden för vissa sjöfartsafgifter</i>	22.
Remisser.	
1) Sverige—Finland—Ryssland	23.
a) <i>Framställning från Gefle</i>	23.
b) <i>Framställning från fullmäktige i Järnkontoret</i>	33.
<i>Uttalande af handelsstipendiaten E. Hamrin</i>	41.
2) Halmstad—Island—Färöarne	42.
Yttranden till komitén från konsuler	46.
Yttranden till komitén från handels- och sjöfartsnämnder m. fl.	48.
Subventioner utrikes	51.
Seglationspremier	53.
<i>Herr Johnsons broschyr</i>	55.
<i>Utkast till förordning angående godtgörelse af statsmedel åt svenska rederier för viss fart och vissa prestationer</i>	64.

	Sid.
Komiténs uttalande	68.
<i>Linjerna på Danmark, Tyskland och England</i>	68.
<i>Våra förbindelser med Finland och Ryssland</i>	68.
<i>Gefle—Finland—Ryssland</i>	72.
<i>Stockholm—Reval (S:t Petersburg)</i>	75.
<i>Islandsrouten</i>	77.
<i>Förbindelser med transatlantiska länder</i>	78.
<i>Öfversikt af Sveriges maritima och kommersiella sam-</i> <i>färdsel med vissa marknadsområden</i>	82.
B. Vissa särskilda åtgärder till den utrikes handelns främjande.	
1. Järnvägarnes samtrafiksafstal, m. m.	91.
2. Tullagstiftningen	92.
Önskemål	92.
Komiténs uttalande	93.
<i>Tullbehandlingen</i>	93.
<i>Packhusområdena</i>	93.
<i>Lossnings- och lastningsanordningar i hannarna</i>	94.
3. Frilagers- och frihamnsinstitutionerna	95.
Yttranden	95.
Frågornas läge	95.
Komiténs uttalande	96.
4. Handelsundervisningen	98.
Inledande synpunkter	98.
Yttranden	99.
Komiténs uttalande	99.
5. Handelsstipendier	101.
Yttranden	101.
Gällande bestämmelser	101.
Anslagets användning	103.
Komiténs uttalande	105.
6. Konsulatväsendet	110.
Önskemål	110.
Komiténs uttalande	111.
7. Kommersiell information	114.
Allmänna synpunkter	114.

	Sid.
Sekreterarens berättelse. Bih. I	115.
Hufvudgrunderna uti sekreterarens förslag	117.
Yttranden	119.
Komiténs uttalande	120.
8. Representation af näringsidkare	125.
Inledning	125.
Förslag i Bih. I.	125.
Yttranden	126.
Komiténs uttalande	126.

Reservationer.

1. Angående statsunderstöd för regelbundna ångfartygsförbindelser, af herr Melin 131.
2. Angående d:o d:o, af herr Wallenberg 133.
3. Angående järnvägarnes samtrafiksafstal, m. m., af komiténs ordförande samt herrar Brodin och Rettig 164.
4. Angående handelsstipendier, af herr Wallenberg 165.

Bilagor (Fraktkalkyler för vissa ångfartygslinier) 173.

TILL KONUNGEN.

Till Eders Kungl. Maj:t får härmed den af Eders Kungl. Maj:t den 1 juli 1898 i nåder tillsatta komité för behandling af vissa sjöfartsnäringen och den utrikes handeln rörande frågor i

underdanighet öfverlämna sitt betänkande n:r VII, innefattande utlåtande och förslag angående

A. Statsunderstöd för åstadkommande af regelbundna ångfartygsförbindelser till den utrikes handelns främjande; samt

B. Vissa särskilda åtgärder i samma syfte, nämligen i fråga om

- 1) *Järnvägarnes samtrafiksafstal*, m. m.;
- 2) *Tullagstiftningen*;
- 3) *Frilagers- och frihamnsinstitutionerna*;
- 4) *Handelsundervisningen*;
- 5) *Handelsstipendier*;
- 6) *Konsulatväsendet*;
- 7) *Kommersiell information*; samt
- 8) *Representation af näringsidkare*;

varande vid betänkandet fogade reservationer, angående statsunderstöd för regelbundna ångfartygsförbindelser, dels af undertecknad Melin, dels af undertecknad Wallenberg; angående järnvägarnes samtrafiksafstal, m. m., af undertecknade Cederschiöld, Brodin och Rettig; äfvensom

angående handelsstipendier, af undertecknad Wallenberg.

Vid betänkandet äro, i fråga om det under A. omnämnda ärendet, såsom bilagor fogade särskilda, inom komitén framlagda fraktkalkyler beträffande vissa transatlantiska ångfartygsförbindelser.

Komitén, som redan i föregående betänkanden, särskildt betänkandet V, afgifvit utlåtande och förslag rörande andra åtgärder till den utrikes handelns främjande än de ofvan omnämnda samt i skrifvelse af den 11 i denna månad anmält sig hafva afslutat behandlingen af den del af komiténs uppgift, som afsåge sjöfartens främjande, får härmed i underdanighet annåla sig hafva slutfört det komitén lämnade nädiga uppdrag.

Stockholm den 12 december 1900.

Underdanigst

STAFFAN CEDERSCHIÖLD.

O. A. BRODIN.

AXEL JOHNSON.

OLOF MELIN.

JOHN RETTIG.

G. O. WALLENBERG.

WILH. R. WILLBORG.

Adolf Berencreutz.

UTLÅTANDE OCH FÖRSLAG.

I komiténs uppdrag ingår såsom en andra hufvuddel afgifvande af förslag till främjande af Sveriges direkta utrikes handel, särskildt på aflägsna länder. Komitén har i förut afgifna betänkanden vid flera tillfällen framhållit det intima samband, hvari denna del af uppdraget står med frågan om sjöfartsnäringsn, och upprepade gånger hafva af komitén föreslagna åtgärder, som omedelbart berört sjöfartsnäringsn, haft en medverkande orsak i hänsynen till den utrikes handeln eller till och med direkt föranledts i syfte att höja denna. Så har varit fallet hufvudsakligen med förslagen om konsulatavgifternas omreglering, om lastpenningarnas borttagande samt om fyr- och bakavgiftens och vissa andra avgifters beräkning i visst fall med hänsyn till lossadt och lastadt tonnage. Men i våra dagar, då handelsn utvecklade internationella karaktär starkare än förr drager med sig nödvändigheten att hålla jämna steg med andra länder, krävas för handelsn främjande äfven andra åtgärder. Det är till frågan om dessa komitén nu har att öfvergå. Icke håller här kan dock i hvarje fall sambandet med sjöfarten fränses. Så påverkas sjöfartsnäringsn åtminstone af *en* viktig åtgärd, som här ifrågakommer, nämligen beredandet af regelbundna handelsförbindelser sjöledes genom subvention för vissa ångbåtslinier. Men i öfrigt beröras under denna afdelning särskildt åtskilliga frågor, som uteslutande rikta sig på möjligheten att finna utvägar för den direkta utrikes handelsn främjande och att undanröjda hindren för densamma.

A.

Statsunderstöd

för åstadkommande af

regelbundna ångfartygsförbindelser

till

den utrikes handelns främjande.

Under det att staten byggt järnvägar inom landet och med angfärja sammanbundit dessa med utländskt järnvägsnät; under det den med lån och direkta anslag understödt enskilda järnvägsanläggningar samt i vidsträckt omfattning bidragit till byggandet eller förbättrandet af vägar, kanaler och segelleder inomskärs eller utmed kusterna, hafva med enskilda undantag våra sjöväga förbindelser med andra länder icke blott lämnats utan stöd, utan till och med försvårats och hämmats genom sjöfarten palagda särskatter. Det är, såsom komitén ofta haft tillfälle framhålla, svårt att inse det befogade i ett åsidosättande af det kommunikationsmedel, hvarmed varuförseln sjöledes till och från Sverige besörjes. I föregående betänkanden har komitén föreslagit dessa särskatters aflyftande eller rättvisare fördelning. I det nu föreliggande vill komitén, hvad kommunikationslederna till sjös angår, häfva den utrikes handels rätt till en liknande hjälp från statsmaktens sida som den, hvilken unnats andra kommunikationsmedel. Det är ur denna synpunkt, komitén nu funnit det angeläget att upptaga till behandling frågan om statsunderstöd för åstadkommande af regelbundna ångfartygsförbindelser till den utrikes handels främjande. Äfven på grund af särskilda nådiga remisser har komitén haft att taga denna fråga under ompröfning.

För ett närmare belysande af hvad med detta ärende står i samband har komitén ansett sig böra till en början lämna en redogörelse för de föregående fall, då fråga om dylik subventionering förevarit i vårt land.

Understöd för uppehållande af skeppsfart å länderna på andra sidan Goda Hoppsudden lämnade svenska regeringen, såsom bekant, under en del af frihetstiden åt det ostindiska kompaniet, som fritogs från eljest gällande förbud mot införsel af vissa varor äfvensom från erläggande af tullafgifter.

Inledning.

Historik.

I senare tider hafva väl subventioner lämnats dels för postföringen å vissa ångbåtslinier, dels, äfven i andra syften än postväxlingens, för uppehållande af ångbåtsförbindelse vintertiden mellan Stockholm och Visby, men särskildt i angifvet syfte att främja den utrikes handeln torde endast hafva förekommit den subvention, som under åren 1886—1891 lämnades till ångfartygsaktiebolaget Vestervik—Libau, för uppehållande af regelbunden trafik mellan *Vestervik, Libau och Visby*.

Vestervik—Libau
—*Visby*.

Mot det att nämnda bolag under en tid af fem år, räknade från 1886 års höst, uppehölle, bland annat, regelbunden varu- och passagerarefart äfvensom postföring, för den händelse sådan befundes böra anordnas, medelst en ångbåt om cirka 200 register-ton en gång i veckan året om mellan Vestervik och Libau fram och åter med anlöpande af Visby under tiden från den 15 april till den 15 november, medgaf Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 18 september 1885 att, jämte det viss årlig ersättning för postföringen finge till bolaget utbetalas från postverket, bolaget därutöfver skulle under vissa villkor och förbehåll äga att af staten utbekomma godtgörelse för den förlust, som, med iakttagande att bland omkostnaderna upptoges viss ränta å aktiekapitalet samt verkliga underhållskostnaderna för fartygen, kunde för bolaget vid fullgörande af dess åtagande uppstå intill ett belopp af högst 25,000 kronor för år, att af handels- och sjöfartsfonden utgå. Sedan därefter kontrakt i ämnet af generalpoststyrelsen afslutats med bolaget, besörjde detta den ifrågavarande trafiken, ehuru med vissa sedermera medgifna afvikelser i afseende å anlöpningsorterna i Sverige, enligt hvilka fartyget bland annat jämväl ägde att besöka Stockholm. Oaktadt företaget understöddes äfven af kejsrerliga ryska regeringen, som till en början enligt deklaration den ²⁶/₁₄ januari 1887 förbundit sig att lämna ett årligt bidrag af 10,000 kronor under åren 1887—1891, skulle likväl det ekonomiska resultatet af bolagets verksamhet hafva visat sig synnerligen otillfredsställande utan svenska statens ofvannämnda garanti, hvilken under de följande trafikåren antingen öfverskreds eller helt eller till större delen togs i anspråk.

I maj månad 1890 anhöll bolaget, att Kungl. Maj:t måtte för ytterligare fem år, räknade från hösten 1891, bevilja bolaget

enahanda understöd af allmänna medel, som genom kungl. brefvet den 18 september 1885 medgifvits, mot det att bolaget under sagda tid åtog sig uppehållande af omförmälda ångbåtsförbindelse med undantag af skyldigheten att anlöpa Gottland, men då denna ansökan var ställd i samband med åtskilliga andra förmåner, som af bolaget äskades med hänsyn till postföringen, blef framställningen slutligen af Kungl. Maj:t den 4 juli 1891 afslagen.

Bolagsstyrelsen återupptog emellertid frågan. Den föreslog nu, att bolagets verksamhet skulle så ordnas, att Kalmar, Vestervik och Stockholm sju månader af året sattes medelst bolagets ångare Rurik, som skulle efter beslutad ombyggnad erhålla en lastdrygheit af omkring 400 ton, i reguliär förbindelse dels med Riga och dels med Libau, men att under vintermånaderna turerna inskränktes till Libau, Vestervik och Stockholm, i hvilket fall ångaren komme att anlöpa Riga tio gånger, Libau tjugufem gånger, Stockholm trettiofem gånger, Vestervik trettio gånger och Kalmar fem gånger om året. Enligt gjorda beräkningar skulle, för att företaget måtte kunna bära sig, inkomsterna behöfva uppgå till 123,000 kronor årligen, under det att den sannolika årliga inkomsten under de första åren, innan normala förhållanden inträdt och leden blifvit upparbetad, icke kunde antagas stiga till högre belopp än omkring 64,000 kronor, hvaremot svarade en utgiftssumma af omkring 118,000 kronor, så att en årlig brist af 54,000 kronor skulle komma att uppstå. Genom åstadkommandet af en reguliär förbindelse mellan de två förnämsta importhamnarna, Riga och Libau, å ryska östersjökusten samt de tre hamnarna Stockholm, Vestervik och Kalmar å Sveriges ostkust, vid hvilka hamnar viktiga järnvägslinier utmynnade, ansågs en stor del af mellersta och södra Sverige skola beredas en lätt, reguliär och bekväm väg för sådana alster af industri och åkerbruk, hvilka uti Ryssland kunde afsättas, hvarjämte en ifrågasatt transittrafik å järnvägarna skulle kunna förverkligas. Styrelsen hemställde, att Kungl. Maj:t tacktes under en tid af fem år, räknadt från våren 1892, bevilja bolaget en årlig subvention af 54,000 kronor, mot det att bolaget åtog sig att upprätthålla den i framställningen angifna ångbåtstrafiken.

I proposition till 1892 års riksdag föreslog därefter Kungl. Maj:t, efter vederbörandes hörande, att Riksdagen måtte, såsom

bidrag till uppehållandet af en reguliär ångbåtsförbindelse mellan östra kusten af Sverige och ryska östersjöprovinserna, dock endast för en tid af tre år, ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett belopp af 150,000 kronor samt därpå på extra stat för år 1893 anvisa 50,000 kronor.

Uti häröfver afgifvet utlåtande framhöll statsutskottet, att det inhemska rederi, som med understöd från såväl statens som ryska regeringens sida under de näst därförut gångna åren uppehållit reguliär ångbåtsförbindelse med ryska östersjöprovinserna, icke lyckats åstadkomma någon ökad export på Ryssland. Med hänsyn till de så till ytterlighet osäkra tullförhållanden, som under den närmast föregående tiden varit och då fortfarande vore rådande i Ryssland, syntes det också utskottet kunna med allt skäl ifrågasättas, huruvida detta land för det dåvarande kunde anses utgöra en lämplig afsättningsort för svenska produkter. Under sådana förhållanden och i betraktande därjämte af det tämligen outhärdliga skick, hvori utskottet ansåg hela denna fråga befinna sig, fann sig utskottet icke kunna tillstyrka Riksdagen att ställa det åskade beloppet till Kungl. Maj:ts förfogande, hälst utskottet för sin del icke ansåg osannolikt att, därest det åsyftade målet i någon mån skulle kunna vinnas, berörda belopp skulle vara otillräckligt. I enlighet med utskottets hemställan blef den kungl. propositionen af Riksdagen afslagen.

Men om ock linien Vestervik—Libau är den enda, som åtminstone för någon tid varit i åtnjutande af subvention, är den dock icke den enda, för hvilken understöd af detta slag blifvit sökt. Komitén erinrar i detta afseende först om den framställning, som 1890 förelåg, afseende statens medverkan för åstadkommande af en direkt och reguliär ångfartygsförbindelse mellan *Sverige och La Platafloden.*

*Sverige—
La Platafloden.*

Initiativet härtill togs af styrelsen för Sveriges allmänna exportförening, som i skrift af den 4 januari sagda år hemställde, att Kungl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, huruvida icke skäl förefunnos för beviljande af ett anslag af högst 200,000 kronor, att användas till understöd åt det inhemska ångfartygsrederi, som kunde finnas villigt att på de för svenska staten förmånligaste villkor upprätta en regelbunden ångbåtsförbindelse

mellan svenska hamnar och La Platafloden. I häröfver den 14 mars 1890 afgifvet underdånigt utlåtande framhöll kommerskollegium, bland annat, att ett tillgodogörande af den marknad, La Plata-länderna erbjöde, i den omfattning, hvartill densamma torde lämna tillfälle, icke syntes kunna äga rum, därest icke en direkt ångfartygsförbindelse mellan Sverige och ifrågavarande länder komme till stånd, samt att till följd af vissa anförda omständigheter det syntes vara grundad anledning att antaga, att utan statsunderstöd ett företag, afsedt att inleda och underhålla en dylik förbindelse, icke skulle komma till stånd. Kollegium tillstyrkte, att Kungl. Maj:t måtte bereda tillgång af statsmedel att under minst tre på hvarandra följande år till visst maximibelopp, ej öfverstigande den föreslagna summan, tilldelas det inhemska rederi, med hvilket efter anbuds infordrande och vederbörlig pröfning af inkomna anbud öfverenskommelse kunde på de för ändamålets vinnande fördelaktigaste villkor träffas om underhållande af direkt ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Argentina.

Sjöfartsnäringskomitén, hvilken i sitt den 21 juni 1890 afgifna yttrande i ämnet likaledes understödde framställningen, betonade frågans betydelse ur handels och industrins synpunkt. Någon framställning till Riksdagen blef emellertid icke gjord. Af det vid Kungl. Maj:ts nådiga proposition till 1892 års riksdag angående statsverkets tillstånd och behof fogade utdrag af protokoll öfver civilärenden den 13 januari samma år inhämtas, att anledningen till nämnda förhållande varit den, att till följd af den i juli månad 1890 utbrutna revolutionen i Argentina svåra rubbningar i landets finansiella förhållanden inträffat och att ej så kort tid antoges förflyta, innan detta land, som säkerligen i en framtid skulle kunna bereda god afsättning åt våra fabriksalster, åter ernådde den stadga i finansiellt afseende, som fordrades, för att reguliära affärsförbindelser i större omfattning med detsamma kunde underhållas. Saken kom således aldrig att slutligen pröfvas.

En annan fråga af detta slag förelåg till behandling vid 1892 års riksdag, nämligen rörande statsunderstöd för uppehållande af en regelbunden ångbåtsförbindelse mellan *Sveriges västkust och England*.

*Sveriges västkust
—England.*

I en till Kungl. Maj:t i juni månad 1891 ingifven skrift hade styrelsen för sydsvenska ångfartygsaktiebolaget, med förmälan att bolaget allt sedan år 1878 uteslutande förmedlat den direkta transporten från städerna Malmö, Landskrona och Helsingborg af lefvande djur, smör och andra ladugårdsprodukter på England, vidare anført att, under det företaget förut i ekonomiskt hänseende i allmänhet lämnat någorlunda godt resultat, däremot år 1890 ett omslag inträffat i sådant afseende.

På grund af aberopade omständigheter hade nämligen en betydlig minskning i kreatursexporten sistnämnda år ägt rum, så att bolagets bruttoinkomster med inemot 153,000 kronor understigit det föregående årets och enligt revisionsberättelsen en totalförlust å seglationen för 1890 uppstått af omkring 42,000 kronor. Därtill hade ytterligare kommit ej mindre att bolaget blifvit utsatt för konkurrens från ett utländskt bolags sida, än äfven att de danskar, hvilka ägde de hufvudsakligaste svinslakterierna i Skåne, sände sina för England afsedda produkter till Köpenhamn med de af svenska postverket subventionerade danska båtarna för att på denna väg befordras till England. Sydsvenska bolaget, som däri genom ginge miste om en fraktförtjänst af 40,000 kronor årligen, såge under dessa omständigheter sin framtid hotad, därest icke offentligt understöd i en eller annan form kunde erhållas för ifrågavarande ångbatslinie. Bolaget vore dämera ägare af tre ångbåtar, särskildt inredda för kreaturstransport, hvilka, bokförda för tillsammans 1,165,000 kronor, hvardera rymde omkring 400 kreatur, förutom smör med mera, och med en fart i medeltal af $11\frac{1}{2}$ knop ofta tillryggalade resan från Helsingborg till Newcastle-on-Tyne på något öfver 50 timmar. De höga underhålls- och driftkostnader, som denna materiel och denna särskilda trade kräfde, i samband med den omständighet, att icke från Skåne, sasom till exempel från Göteborg, funnes timmer, järn etc. utan blott landtmannaprodukter att utföra, innebure förklaringen, hvarför behållningen på dessa båtar endast under särskildt gynnsamma omständigheter kunde blifva så stor som på vanliga lastbåtar. Med stöd af hvad sålunda och i öfrigt anförts, anhöll styrelsen om ett bidrag af statsmedel under år 1891 af 50,000 kronor.

Öfver denna framställning infordrades yttranden af lokalmyndigheter och kommerskollegium.

Enligt yttrande till statsrådsprotokollet ansåg föredragande departementschefen, i likhet med kommerskollegium, det icke vara lämpligt att fixera en viss summa, som bolaget under den tid traden uppehölls skulle äga i statssubvention utbekomma, utan borde understödets belopp för den tid subventionen utginge icke i någon händelse öfverstiga bolagets verkliga förlust under samma tid, därvid dock bland omkostnaderna borde upptagas 5 procents ränta å bolagets i företaget nedlagda kapital, assurancesgifter till svenska bolag, om sådana blifvit erlagda, äfvensom verkliga underhållskostnaden för båtarna under den tid de för traden disponerades, men ej haveriförluster. I öfrigt syntes bolaget böra tillförbindas att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, Kungl. Maj:t efter ytterligare utredning kunde finna böra bestämmas i afseende å, utom annat, turernas anordnande och de hamnar, som borde angöras. Hvad beträffade den tid, för hvilken subvention borde af Riksdagen äskas, ansåg departementschefen, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med kommerskollegium, att denna tills vidare icke borde afse mer än tre år från och med 1892 års ingång; dock att, om det därjämte skulle för framtida trafikerande finnas behöfligt, att bolaget erhöle någon godtgörelse för de förluster, bolaget underkastat sig för tradens uppehållande under år 1891, sådan möjligen kunde till någon del beredas bolaget för tiden, från det bolagets ifrågavarande framställning till Kungl. Maj:t inkom, från andra, under Kungl. Maj:ts disposition varande medel, som afsåge handelns och sjöfartens understödjande.

Kungl. Maj:t föreslog Riksdagen att till uppehållande af en reguliär ångbåtsförbindelse medelst sydsvenska ångfartygsaktiebolaget tillhöriga ångbåtar under åren 1892, 1893 och 1894 mellan å ena sidan de hamnar vid Sveriges västkust samt å andra sidan de engelska hamnar, Kungl. Maj:t kunde finna skäligt bestämma, ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett sammanlagdt belopp af 150,000 kronor, att på af Kungl. Maj:t stadgade villkor användas till godtgörelse af den förlust, som för bolaget kunde å nämnda företag uppstå, samt att till utgående under år 1893 af berörda belopp å extra stat anvisa 50,000 kronor.

Statsutskottet afstyrkte den kungl. propositionen bland annat därför, att dels det syntes utskottet ingalunda afgjort, att följden af ett afslag på den gjorda framställningen skulle blifva, att den anordnade direkta förbindelsen mellan södra Sverige och England med svenska transportangare skulle komma att upphöra, dels äfven utskottet för det fall, att sydsvenska bolaget skulle komma att upphöra med sin ifrågavarande verksamhet, utan att något annat inhemskt bolag trädde i dess ställe, ansåg vår jordbruksnäring icke komma att däraf taga någon synnerlig skada, hvarvid utskottet hänvisade på den af Wilsonbolaget anordnade förbindelsen öfver Göteborg till England. Härtill kom, att åtskilliga erinringar syntes utskottet kunna göras mot det föreslagna sättet för statens mellankomst och de ifrågasatta villkoren för understödets atnjutande. Salunda syntes först och främst det belopp, som skulle ställas till Kungl. Maj:ts förfogande, icke vara tillräckligt, för att det åsyftade målet skulle kunna vinnas. Wilsonbolaget vore nämligen tillräckligt kapitalstarkt för att, om detsamma därtill funne anledning, kunna med framgång upptaga konkurrensen med det sydsvenska bolaget, äfven efter det detta erhållit en dylik subvention. Vidare syntes det utskottet blifva förenadt med stora svarigheter för staten att åstadkomma nöjaktig kontroll för utrönande af den förlust, som i verkligheten kunde anses hafva för bolaget å företaget för år uppkommit. Och därjämte föreföll det utskottet mindre ändamålsenligt, att Kungl. Maj:t skulle i så vidsträckt mån ingripa i bolagets rederirörelse, att han skulle bestämma turernas anordnande och de hamnar, som borde angöras.

Vid utskottets betänkande voro fogade reservationer dels af fyra af utskottets ledamöter från Första kammaren, hvilka yrkade, att Kungl. Maj:ts förslag måtte af utskottet tillstyrkas, dels af ytterligare två ledamöter från samma kammare, mot vissa delar af motiveringen.

I enlighet med utskottets hemställan blef den kungl. propositionen i båda kamrarna afslagen, i Första kammaren med 59 röster mot 49, i Andra kammaren med 127 röster mot 35.

*Beräknings-
grunden för vissa
sjöfartsafgifter.*

Praktiskt sedt, höra till frågan om subventioner äfven de framställningar, som dels för firman A. C. de Freitas i Hamburg,

dels för »det ostasiatiska Kompagni» i Köpenhamn till Kungl. Maj:t ingifvits rörande nedsättning i eller ändrad beräkningsgrund för vissa sjöfartsafgifter. Den förra firmans ansökning framkom i anledning därpå, att firman hade för afsikt att anordna två nya ångbatslinier, en Östersjön—Brasilien och en Östersjön—La Platastaterna, med anlöpande af Göteborg samt eventuellt Stockholm. Framställningen blef emellertid, efter vederbörandes hörande, af Kungl. Maj:t afslagen.

Den å »det ostasiatiska Kompagnis» vägnar gjorda ansökningen har af komitén blifvit behandlad i dess utlatande V. Sjöfartsafgifter, hvaruti syftemalet med såväl denna som firman de Freitas' framställning i viss mån vunnit afseende.

Genom nådig remiss den 16 september 1898 hafva till handels- och sjöfartskomitén, för att tagas i öfvervägande vid fullgörande af det komitén lämnade uppdrag, öfverlämnats handlingarna rörande en hos Kungl. Maj:t gjord underdånig ansökning om understöd från handels- och sjöfartsfonden för en ångbatsförbindelse mellan Gefle samt *Finland och Ryssland*.

Frågan hade först blifvit bragt å bane vid ett sammanträde med Gefle köpmannaförenings styrelse den 2 augusti 1895. Därvid upplystes, att frågan om en eventuell ångbatsförbindelse vintertiden mellan någon punkt i norra Finland och någon punkt i närheten af Gefle utgjort föremål för öfverläggning äfven å finsk sida samt att i Finland en komité tillsatts för ärendets utredning. Vid ett därefter hållet allmänt sammanträde, hvilket bevisades såväl af medlemmar utaf Gefle köpmannaförening som af andra för frågan intresserade personer, anfördes af ordföranden i köpmannaföreningens styrelse, att det vore af vikt, att med det snaraste åtgärder vidtoges i Gefle för trafikledens dragande dit, då å andra orter, särskildt i Söderhamn, intressen vore verksamma för andra anknytningspunkter än Gefle, äfvensom att, därest frilagersinstitutionen vunne insteg i Sverige och frilager komme att inrättas i Gefle, en direkt vinterförbindelse med Finland skulle för staden och orten blifva af den allra största betydelse. Vid mötet beslöts att tillsätta en komité, med uppdrag att närmare utreda ämnet.

Remisser.

1) **Sverige—Finland—Ryssland.**

a) *Framställning från Gefle.*

Desse komiterade ingåfvo den 16 april 1896 till Kungl. Maj:t en underdånig framställning, uti hvilken komiterade för-mälde sig hafva efter verkställd utredning kommit till den åsikt, att den ifrågavarande traden, äfven om den uppehölles allenast af en angare, skulle åtminstone under den första tiden gå med en ganska afsevärd förlust, hvadan den icke skulle kunna komma till stånd, såvida ej ett statsunderstöd i en eller annan form kunde erhållas. Komiterade hemställde därför, under åberopande af en vid ansökningen fogad rentabilitetsberäkning, att en årlig sub-vention af 15,000 kronor måtte under de fem första åren för ifrågavarande trade anslås att utgå ur handels- och sjöfartsfon-den. I denna beräkning anfördes, att den tillämnade förbindel-sen vore afsedd att uppehållas på linien Gefle (Harnäs)—S:t Pe-tersburg (via Hangö), därifrån Björneborg (Räfsö) och retur direkt till Gefle, med en för passagerare bekvämt inredd angare om cirka 270 registerton och 100 nominella hästkrafter samt lastande omkring 450 ton d. w., inklusive eget kolförråd. Under antagande, att ångfartyget skulle kunna göra 12 resor Gefle—S:t Petersburg (via Hangö)—Björneborg och retur under sommarmånaderna samt 18 resor Gefle (Harnäs)—Björneborg (Räfsö) under vintermånaderna, och att väglängden utgjorde mellan Gefle och S:t Petersburg (via Hangö) 108, mellan S:t Petersburg och Björneborg 122 samt mellan Björneborg och Gefle 37 geografiska mil, beräknades år-liga sammanlagda beloppet af utgifterna för tradens uppehållande till 79,440 kronor, däri inberäknadt dels 4,500 kronor utgörande 5 procents ränta å det till 90,000 kronor uppgående aktiekapitalet, dels 4,500 kronor för slitning och värdeminskning. Totalin-komsterna under året beräknades till 54,900 kronor, hvaraf 50,400 kronor för godstransport och 4,500 kronor såsom passagerareafgifter. Härvid var förutsatt, att exporten från Gefle till Finland och Ryssland skulle utgöra 4,400 ton, importen från S:t Petersburg — spannmål — 2,000 ton och importen från Finland — landt-mannaprodukter etc. — 2,000 ton.

Enligt denna kalkyl skulle således den årliga förlusten vid företagets drifvande utgöra 24,540 kronor.

Efter nädig remiss infordrade Kungl. Maj:ts befallningshaf-vande i Gefleborgs län yttranden från såväl sökandena som

stadsfullmäktige och magistraten i Gefle samt afgaf i ärendet eget underdånigt utlatande af den 19 juni 1896.

Af *sökandena* anfördes, att det vore deras afsikt att, därest statsanslag erhöles, utfärda inbjudning till teckning af aktier i ett bolag, som skulle inköpa en lämplig ångbåt och med densamma uppehålla den föreslagna trafikleden. Förr än anslagsfrågan vore afgjord, kunde man ej hoppas finna ett tillräckligt antal personer villiga att teckna aktier i ett dylikt företag.

Sökandena aberopade sig på vissa yttrandet i afskrifter bifogade skrivelser från åtskilliga köpmän och industriidkare, representerande Avesta järnverks aktiebolag, Klosters aktiebolag, Hofors aktiebolag, Forsbacka järnverks aktiebolag, Wij bruk, Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag och Söderfors bruk, äfvensom från den komité, som för frågans behandling tillsatts i Finland, i hvilka skrivelser meddelades vissa upplysningar rörande utsikterna för erhållande af varutransporter med den ifrågakämda ångbåtslinien samt för densammas bringande till stånd. Att en trafikled mellan Gefle och Finland—Ryssland vore af stor betydelse såväl för Gefle som för de större bruken i Gestrikland, Uppland och Dalarne, ansåge sökandena ligga i öppen dag. Bruken, som dittills nödgats frakta sina för Finland och Ryssland bestämda produkter öfver Stockholm, skulle i stället kunna transportera dem den långt kortare och billigare vägen öfver Gefle; och att särskildt vår järnindustri väl behöfde det understöd till vinnande af större omsättning i Finland och Ryssland, som lättare kommunikationer kunde medföra, syntes sökandena knappast behöfva framhållas. Hvad Gefle vidkomme, vore naturligtvis hvarje ökning af gods, som via dess hamn fraktades till utlandet, af stor ekonomisk betydelse. Härtill komme, att en icke obetydlig import af smör och andra landtmannaprodukter från Finland vore att förvänta, därest traden komme till stånd. Slutligen ansåge sökandena, att man torde kunna hysa grundade förhoppningar om att en afsevärd transitttransport af gods från Finland till England skulle komma att gå öfver Gefle, och att denna äfven skulle komma svenska statens järnvägar till godo.

Stadsfullmäktige åberopade sig på ett yttrande af sitt beredningsutskott, uti hvilket yttrande anfördes hufvudsakligen, att en direkt och regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Gefle samt Finland och Ryssland påkallades af de lifliga affärsförbindelser, hvori flera af de stora bruken i Gefletrakten och köpmännen i staden stode till Finland och Ryssland. Sandviken, Forsbacka, Söderfors, Harnäs, Domnarfvet m. fl. verk hade en afsevärd marknad i Finland och Ryssland, hvars ytterligare upp- arbetande måste vara af stor betydelse för dessa verk, och detta främjades gifvetvis medelst en regelbunden ångbåtslinie. Alla dessa bruk hade sin naturliga exporthamn i Gefle, och det vore därför gifvet, att stationen å svensk sida för ångbåten borde vara Gefle. För export af inhemska varor från en afsevärd del af landets mest betydande bruk vore således denna trade nyttig och behöflig. För Gefle stad spelade den också en beaktansvärd roll genom vidgad sjöfart, ökad export och import. Importen af spanmål och landtmannaprodukter underlättades, och en säkert rätt betydlig transittrafik vore att påräkna, liksom ock någon persontrafik. Att en trade, som antoges medföra en årlig export af 4,400 ton varor och en import af omkring 4,000 ton och för hvilken i fyr- och båk- samt hamnafgifter och dylikt årligen skulle i Gefle betalas omkring 3,500 kr., vore af betydelse och nytta för staden, syntes utskottet utan vidare vara uppenbart. Denna ångbåtsförbindelse kunde ock för landet i dess helhet tillmätas betydelse, då därigenom ökad afsättning till utlandet af svenska industrialster främjades. Om man beaktade, att under de tider, då Gefle hamn vore stängd af is, Harnäs hamn oftast kunde angöras liksom å finska sidan Räsö utanför Björneborg, tordé trafiken mellan Sverige och Finland i regel kunna fortgå äfven under vintermånaderna, med afbrott allenast för någon kortare tid under stränga vintrar. I enlighet med hvad utskottet, på grund af hvad sålunda anförts, hemställde, uttalade stadsfullmäktige enhälligt, att fullmäktige funne den föreslagna ångbåtslinien från Gefle till Finland och Ryssland vara för såväl Gefle stad som kringliggande trakter och där befintliga betydande verk och inrättningar af afsevärd nytta och ägnad att fylla ett känt behof. — Äfven *magistraten i Gefle* förordade framställningen på det kraftigaste.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Gefleborgs län ansåg det på grund af hvad i ärendet blifvit upplyst kunna antagas, att en regelbunden och i öfrigt väl anordnad ångbåtsförbindelse mellan, å ena sidan, Gefle stad eller under vintermånaderna den nära samma stad belägna och genom järnväg därmed förenade Harnäs hamn samt, å andra sidan, hamnar i Finland och Ryssland skulle, sedan den blifvit upparbetad, komma att förmedla en betydande godstrafik för både export och import, till stort gagn ej blott för Gefle stad utan äfven för Gestrikland i öfrigt, jämte angränsande provinser, och förordade för den skull beviljande af statsunderstöd till omförmälda ångbåtsförbindelse på det sätt sökandena föreslagit, under förutsättning att Kungl. Maj:t ansåge understödet lämpligen kunna på sådant sätt utgå.

På begäran af kommerskollegium, som jämväl haft att i ärendet utlåta sig, har äfven svenske och norske generalkonsuln i Helsingfors afgifvit yttrande i ämnet, hvarvid fogats yttranden af vice konsulerna i Björneborg och Hangö.

Af desse anförde *vice konsuln i Björneborg* hurusom, allt sedan Björneborgsbanans byggande blef beslutet, tanken att utsträcka dess sjöfartsförbindelse äfven under den kalla tiden af året omfattats med stort intresse å orten; hufvudsakligen hade detta gällt åstadkommande af en regelbunden förbindelse vintertid mellan Räfsö och lämplig svensk hamn vid Bottenhafvet. Försök att medelst aktieteckning få planen realiserad hade dock strandat, dels emedan staden saknade direkt järnvägsförbindelse med sin hamn, dels emedan företaget kräfde för ortens förhållanden betydande kapital; man hoppades dock att ånyo kunna upptaga planen, så snart Björneborgs järnväg utsträckts till hafvet. Beträffande isförhållandena i Bottenhafvet och Räfsö hamns förutsättningar för vintertrafik citerade vice konsuln följande ur ett finskt komitébetänkande:

Då isförhållandena i Bottenhafvet och möjligheten att trafikera detsamma mellan finsk och svensk hamn ej med säkerhet kunde bedömas, förrän försök i detta afseende gjorts, ville komitén framhålla nyttan af att dylika försök gjordes. Skulle därför genom privat företagsamhet en vintersjötrafik mellan finsk och svensk hamn vid Bottenhafvet komma till stånd, till exempel från

Räfsö, Raumo eller Kaskö, så ansåge komitén företaget förtjäna uppmuntran från statens sida, emedan härigenom en välbehöflig erfarenhet skulle vinnas angående Bottenhafvets lämplighet för vintertrafik och svenska hamnarnes tillgänglighet vintertid. Att staten själf skulle etablera en dylik trafik, kunde väl ej ens ifrågasättas.

Bland finska hamnar vid Bottenhafvet hade ingen framhållits såsom i så hög grad lämplig för vintertrafik som Björneborgs uthamn Räfsö, och nekas kunde ej, att hamnen i flera afseenden ägde betingelser därför. Björneborg vore sedan gammalt en liffig sjöhandelsstad och hade nyligen kommit i åtnjutande af järnvägsförbindelse, ehuru järnvägen ännu ej dragits ned till själfva hamnen, belägen cirka 20 km. nedanom staden. Vidare vore Räfsö-Mäntyluoto hamn ovedersägligen den mest öppna hamn på Finlands västkust, hvarför dess motståndare t. o. m. ifrågasatte dess lämplighet som hamn. Komitén ansåg, att en viktig betingelse för en vinterhamn vore, att den vore belägen nära hafvet och hade ett bredt och navigerbart inlopp. I detta afseende lämnade Räfsö intet öfrigt att önska; ty dess korta, 22 fot djupa inlopp vore utan tvifvel synnerligen lämpligt för vintertrafik.

Hvad isförhållandena i hafvet utanför Räfsö anginge, kunde väl antagas, att desamma ej mycket afveke från dem utanför Nystad och Raumo, i det att öppningar i isen ofta observerats, en omständighet som ej vore utan betydelse för en vinterhamn. Härtill komme, att Räfsö äfven till belägenheten vore mycket lämplig att komplettera Hangö, i det att vindar, som spärrade Hangö, frigjorde Räfsö från is.

Hvad angår handelsförbindelsen med Sverige, upplyste vice konsuln ytterligare, att värdet af till Björneborg under år 1895 importerade varor hade utgjort 324,726 finska mark och af därifrån samma år exporterade varor 140,204 finska mark. En ökning af såväl importen från som exporten till Sverige hade sedan Björneborgs järnvägs öppnande för trafik förmärkts. På grund af hvad sålunda omförmälts och då kostnaderna för ett ångfartyg, som tillika vore afsedt för trafik under vintern och till följd däraf borde vara försedt med stark maskin för isforce-

ring, blefve betydligt större än för vanliga lastbåtar, liksom ock dess underhåll dyrare, hvadan ett dylikt fartyg svårigen kunde anskaffas utan statsunderstöd, förordade vice konsuln beviljandet af dylikt understöd åt ifrågavarande ångbåtsförbindelse.

Af *vice konsuln i Hangö* anfördes, att importen från Sverige till Hangö inskränkte sig sommartiden till några få ton styckegods i veckan, då i grannskapet icke funnes någon industrigren, för hvilken importerades bearbetadt järn eller andra produkter, som sökandena ställt i utsikt att blifva föremål för export till Finland. Exporten öfver Hangö till Sverige vore äfven sommartid högst obetydlig, med undantag af ett och annat parti bondsmör höstetid. Den hufvudsakliga importen från Sverige öfver Hangö existerade endast under vintern, då andra hamnar vore stängda af is. För handen varande förhållanden tydde förty på att föga uppmuntran skulle tillgodokomma den projekterade linien, såvidt angörandet af Hangö vidkomme.

För sin del uttalade *generalkonsuln i Helsingfors*, i fråga om beräkningen af den inseglade fraktens belopp vid resor till och från Finland, den farhagan, att en icke så obetydlig reduktion däri måste göras. Beräkningen af 12,000 kronor för frakt till Gefle af hufvudsakligast landtmannaprodukter från trakten af Björneborg ansåg generalkonsuln, åtminstone hvad anginge den närmaste framtiden, vara väl högt tilltagen. Generalkonsuln hade för jämförelsens skull granskat de fraktbelopp, som under år 1895 uppburits af den enda svenska ångare, som för det dåvarande underhöll regelbunden förbindelse mellan Björneborg och svensk hamn (Stockholm), nämligen »Carl von Linné», med en dräktighet af cirka 290 ton, eller följaktligen af ungefär samma storlek som den påtänkta nya ångaren. Af skeppslistorna för år 1895 framginge, att bemälda ångare under sina 22 resor från Björneborg till Stockholm inseglat en bruttofrakt af cirka 2,000 finska mark, hvaraf cirka 1,250 för kräftor, 600 för råg och 150 för splittved. Ångaren »Carl von Linnés» seglationstid hade visserligen endast innefattat sommarmånaderna (12 maj—5 november), under det att den nya ångaren tänktes komma att trafikera linien Björneborg - Gefle jämväl under vintermånaderna, och under förbättrade kommunikationsförhållanden mellan Björneborg och

kusten syntes vara antagligt, att trafiken från Finland såväl till Sverige som till utlandet framdeles i högre grad än dittills komme att söka sig en utväg öfver Björneborg, men det oaktadt vore generalkonsuln af den mening, att ännu lång tid komme att förgå, innan exporten från nämnda ort till eller öfver Gefle antoge några mera betydande dimensioner, särdeles under vintermånaderna.*

Huruvida och under hvilka förhållanden vintertrafik på Björneborg (Räfsö) öfver hufvud taget kunde tänkas skola kunna komma till stånd, vore en fråga, som åtminstone i Finland då ännu ej af de mest kompetenta personer kunnat med bestämdhet besvaras, och hvilken, såsom af den finska vintertrafikskomitén jämväl påpekats, torde kunna vinna en lösning endast genom en på försök anordnad trafik. Det vore då ej underligt, att vederbörande i Björneborg med tillfredsställelse såge, ifall experimentet verkställdes med ett svenskt fartyg och för svenska penningar.

I hvarje händelse måste likväl den nya ångare, som tänktes skola kunna underhålla vinterkommunikationen mellan svenska kusten och Räfsö, till fullo vara utrustad för isforcering af allvarligaste slag, i synnerhet som den antagligen ej, åtminstone under lång tid framåt, kunde på denna del af den finska kusten, i händelse af behof, räkna på bistånd af någon isbrytare.

Huruvida en för dylik svar vintertrafik särskildt apterad ångare i själfva verket jämväl kunde vara fullt lämplig för underhållande af gods- och passageraretrafik under sommar månaderna, läge utom generalkonsulns kompetens att bedöma.

Som emellertid af de öfversända remisshandlingarna framginge, att icke allenast sökandena själfva utan äfven samtliga i ärendet hörda myndigheter vore af den åsikt, att den ifrågasatta ångätsförbindelsen mellan Gefle samt Finland och Ryssland skulle

* I detta sammanhang bör lämpligen, såsom tillägg till detta generalkonsulns yttrande, erinras om hvad generalkonsuln anför i sitt på komiténs allmänna frågeformulär afgifna svar (Bih. II, sid. 24—25), däri han bland annat meddelar, att den gamla traden mellan Stockholm och Vasa, med anlöpande af Björneborg och Kristinestad, som under en lång följd af år med framgång underhållits af svenska ångaren »Carl von Linné», visserligen fortfarande, men att bemälda ångare, på grund af de med kustfart på Finland förenade svårigheterna för svenska fartyg, nödgats öfvergå till finsk nationalitet.

blifva till stort gagn icke blott för Gefle stad, utan äfven för Gestrkland i öfrigt, jämte angränsande provinser i Sverige, kunde generalkonsuln ej annat än på det varmaste förorda, att det begärda årliga anslaget af statsmedel måtte blifva till den ifrågasatta ångfartygsförbindelsen beviljad, hälst sannolikt syntes vara, att åtminstone under de första åren det fosterländska företaget, äfven med tillskott af det begärda statsanslaget, komme att lämna ett föga lysande ekonomiskt resultat för aktionärerna själfva.

Såsom ytterligare skäl för denna hemställan ville generalkonsuln ur rent nationell synpunkt framhålla, hurusom i hög grad angeläget torde vara, att den svenska ångbåtstrafiken på Finland blefve med alla till buds stående medel understödd, på det den ej helt och hållet skulle duka under i konkurrensen med den finska.

Redan för det dåvarande funne man, hurusom hela den direkta ångbåtsförbindelsen mellan Sveriges hufvudstad samt Finland med angifna undantag så godt som uteslutande förmedlades genom finska ångare. Endast på linien Wasa—Hernösand underhölles trafiken uteslutande af svensk ångare. Gärna medgäfvos, att orsaken till detta förhållande till stor del vore att tillskrifva de olika verkningar, som till följd af Sveriges och Finlands skilda geografiska utsträckning framkallades af bestämmelsen om kustfartens förbehållande åt den nationella flaggan och som särskildt ogynnsamt inverkade på den svenska ångbåtstrafiken mellan Stockholm och S:t Petersburg längs den finska kusten, men därjämte borde ej håller förbises den energi, som på de senare åren därstädes allt mera utvecklats, särskildt af det stora »Finska Ångfartygs-Aktiebolaget», och som syntes vara på god väg att göra de finska ångbåtarna till ensamma förmedlare af den regelbundna trafiken mellan Sverige samt Finland och Ryssland.

Jämväl styrelsen för *Sveriges allmänna exportförening* har i ärendet afgifvit yttrande, särskildt beträffande nyttan af den ifrågasatta ångfartygsförbindelsen ur synpunkten af främjandet af svensk export. Bemälda styrelse anförde, att då i fråga om beviljandet af understöd af allmänna medel såsom regel torde få gälla, att dylikt understöd icke borde lämnas andra företag än sådana, som åsyftade befordrandet af mera allmänna intressen,

och då upprättandet af förevarande ångfartygsförbindelse, enligt hvad de den underdåniga framställningen åtföljande handlingarna utvisade, skulle blifva af mera lokal än allmän betydelse, exportföreningens styrelse ansåg sig redan af detta skäl förhindrad att till ansökningen förorda bifall. Därtill komme, att den svenska exporten i sin helhet näppeligen skulle i afsevärd mån ökas genom den tillämnade trafikleden, enär, äfven om exempelvis en del svenskt järn och stål på den nya vägen öfver Gefle kunde levereras till våra östra grannar några procent billigare, än hvad nu skedde öfver Stockholm, denna prisskillnad dock ej skulle blifva så stor, att våra artiklar på förevarande märknader skulle kunna konkurrera med motsvarande alster af tysk och engelsk tillverkning.

Den underdåniga ansökningen syntes styrelsen dessutom grundad på mindre tillfredsställande beräkningar. Så till exempel torde den påräknade transporten af 2,000 ton landtmannaprodukter från Finland till Gefle vara väl högt tilltagen, och hela den kvantitet spannmål, som år 1895 från utlandet tillfördes Gefle, utgjorde icke mer än hvad man i förslaget antagit skulle komma att ditskeppas ensamt från S:t Petersburg. Den föreslagna ångaren torde jämväl vara för liten, åtminstone för den svåra vintertrafik, man kunde vänta i dessa farvatten, hvarjämte det ej torde vara praktiskt att grunda någon regelbunden passageraretrafik på en enda båt med ett fåtal turer. Slutligen syntes företaget icke ens betryggadt med en statssubvention å 15,000 kronor, ty äfven om en sådan erhöles, skulle enligt sökandenas egna beräkningar icke dess mindre en årlig brist af 9,540 kronor återstå.

Jämte framställande af en på förbudet för svenska fartyg att idka kustfart i Ryssland grundad anmärkning mot ifrågavarande företag*, anförde för egen del *kommerskollegium* i utlatande af den 14 juni 1898 att, på sätt ock af generalkonsuln i Helsingfors och af vice konsulerna i Hangö och Björneborg framhållits, endast ringa sannolikhet syntes förefinnas att fraktinkomsterna, särskildt i fråga om importen från Ryssland och Finland, skulle i verkligheten motsvara sökandenas beräkningar.

* Jämf. nedan sid. 74.

Dessutom framhöll kollegium vissa omständigheter, som syntes kollegium böra föranleda till att ansökningen i alla händelser icke borde för det dåvarande bifallas.

Sedan detta ärende blifvit genom nådig remiss öfverlämnadt till handels- och sjöfartskomitén, hänvände sig komitén genom skrifvelse af den 1 mars 1900 till *köpmannaföreningen i Gefle* med förfrågan, huruvida den i april 1896 till Kungl. Maj:t ingifna framställningen ännu vidhölles eller om tilläfventyrs ändrade förhållanden inträdt, hvilka utgjorde anledning att frångå eller förändra den plan, som för ansökningen legat till grund.

Till svar hära meddelade styrelsen för Gefle köpmannaförening, att sedan den tid, då ifrågavarande underdåniga ansökning ingafs till Kungl. Maj:t, behovet af den ifrågasatta ångbåtstraden blifvit än mera kännbart. Såväl inom Gefle stad som å kringliggande trakter, hvilka i Gefle hade sin naturliga utfartsort, hade industriella anläggningar i stor omfattning uppstått, och dessa eftersträfvade att i Finland och Ryssland vinna marknad för sina produkter. Vidare hade till följd af på senare åren i oväntadt omfång inträffad ökning af folkmängden i Gefle, särskildt bland arbetarne, priset på lifsförnödenheter stigit i oroväckande grad, hvarför det blefve ondgängligen af nöden att söka genom direkt import af lifsmedel bereda tillgång å dylika till skäligen pris. Komme den föreslagna traden till stånd, kunde man helt säkert förvänta betydande inport af lifsmedel från Finland och Ryssland. Efter uppgörandet af de till grund för den underdåniga ansökningen liggande kalkyler hade så afsevärda stegringar inträdt såväl i pris å ångbåtar som i de med ångbåtsfart förenade driftkostnader af alla slag, att det ej vore tänkbart, att traden, huru behöflig den än vore, kunde komma till stånd utan statsunderstöd, och vore det med hänsyn till nämnda prisstegringar önskligt, att statsanslag om möjligt erhöles till ett belopp af 25,000 kronor årligen.

Frågan om subvention af en regelbunden förbindelse mellan Sverige och Ryssland har jämväl upptagits i en af *fullmäktige i Järnkotoret* från *fullmäktige i Järnkotoret*.

Järnkouret gjord underdanig framställning, som genom nådig remiss blifvit till komitén öfverlämnad.

I en till Kungl. Maj:t ställd underdanig skrift af den 14 juni 1899 hafva desse fullmäktige anfört, att det icke torde kunna förnekas, att svenska industriidkare och exportörer hittills allt för litet uppmärksammat vårt grannland Ryssland såsom ett särdeles beaktansvärdt afsättningsfält för svenska produkter, och att häraf också blifvit en följd, att vi icke ägde så föga tillfredsställande samfärdsförbindelser med nagon annan europeisk stat af betydelse för vår handel som med våra grannar ryssarne. Ryssland vore dock ett land, som, om det än under de senaste åren gått med jättesteg framåt, ännu icke hunnit skapa sig en så betydande industri, att det, i likhet med de andra stora europeiska kulturländerna, vore i ekonomiskt afseende oberoende; och som befolkningens alltjämt växande behof vida öfverstege landets förmåga att dem tillfredsställa, vore Ryssland ännu för en lång framtid hänvisadt till andra länder för inköp af en myckenhet produkter, som det ej kunde undvara, men icke förmådde själfst framställa.

Hvad anginge våra nuvarande handelsförbindelser med Ryssland, visade det sig, att vi från nämnda land införde en ansenligt större kvantitet varor, än vi dit utförde. Fran Sverige exporterades för närvarande hufvudsakligen järn och stål, maskiner och redskap, cement, tegel och sten samt fartyg och fisk, under det att vår väsentliga import från Ryssland utgjordes först och främst af spannmål och vidare af mineraloljor, frö och oljekakor.

Den officiella statistikens siffror rörande Sveriges export till Ryssland företedde, vid en jämförelse mellan olika år, icke obetydliga växlingar, men man kunde dock med fullt fog påstå, att vår utförsel till sistnämnda land hade en bestämd tendens att stiga, beroende därpå, att dels våra exportvaror sedan äldre tider, såsom järn, stål, maskiner, verktyg, cement och tegel, icke blott kunnat bibehålla, utan jämväl så småningom ökat sin reguliära marknad på Ryssland, och dels andra svenska produkter, såsom elektriska glödlampor, papper och trämassa med mera dylikt under senare åren börjat att där vinna afsättning.

Äfven erinrades, att alstren af vår järn- och stålindustri, däri inbegripet exempelvis fartyg och maskiner, otvifvelaktigt hade de naturligaste och varaktigaste utsikterna till afsättning på Ryssland och framför de flesta andra industrigrenars produkter såväl kvalitativt som kvantitativt lämpade sig för export. Beträffande särskildt artikeln maskiner, så måste, vid fråga om utförsel till Ryssland, denna artikel tagas i den mest vidsträckta bemärkelse, enär till detta land importerades de för så godt som alla olika näringar behöfliga redskap, såsom ångmaskiner och andra motorer, maskiner för bearbetning af järn och trä, äfvensom för textil- och pappersindustrin, kvarnirättningar, pumpverk, plogar, hästräfsor, skörde-, slätter- och andra landbruksmaskiner med mera. Här låge förvisso ett vidsträckt fält öppet för svensk företagsamhet att bearbeta, hälst som tillverkningen af maskiner och därmed jämförliga föremål vore synnerligen passande för vårt land, som ju ägde tillgång på ett utmärkt råmaterial och framstående arbetsskicklighet för dess förädlande, hvarför ock denna tillverkning i Sverige intoge en mycket hög ståndpunkt.

Af hvad sålunda anförts ansåge fullmäktige framgå, att Ryssland erbjöde en god och för allt större utveckling lämpad marknad för afsättning af flera bland våra förnämsta industrigrenars alster, och med hänsyn härtill syntes det vara ovedersägligt, att en försummelse i nationalekonomiskt afseende skulle med rätta kunna läggas oss till last, om icke de krafter vunne understöd, som i vår industris och exports intressen bemödade sig att upparbeta den ryska marknaden till utjämnande af handelsbalansen mellan de båda länderna. Att den nuvarande tidpunkten vore lämplig för åtgärder i syfte att genom förbättrade kommunikationer söka befordra en ökad export till Ryssland, därför talade, utom annat, äfven den omständigheten, att ett flertal framstående ryska affärsmän under besök vid 1897 års allmänna konst- och industriutställning i Stockholm förvärfvat närmare kännedom om den svenska industrins höga ståndpunkt och här knutit värdefulla affärsförbindelser, hvilkas befastande och vidare utveckling det borde ligga i vårt intresse att vid hvarje tillfälle, som därtill erbjöde sig, söka befrämja.

Men för att Sverige skulle kunna tillgodogöra sig nu antydda fördelar och dess utförsel till Ryssland erhålla den omfattning, som af vår industris produktionsförmåga betingades, framstode främst såsom ett oeftergifligt villkor, att trafikförbindelserna mellan vårt land och Ryssland ordnades på ett fullt nöjaktigt sätt. Såsom redan antydts, vore förhållandena i detta afseende för närvarande högst otillfredsställande. Den enda plats i Ryssland, som berördes af någon fullt regelbunden ångbåtslinie från Sverige, vore nämligen den ryska hufvudstaden, men på denna linie funnes icke något svenskt fartyg insatt, utan uppehölls densamma uteslutande af finska rederier. Med finnarne kunde dock, enligt fullmäktiges åsikt, icke å ifrågavarande trade från svensk sida inledas någon effektiv konkurrens, då de finska rederierna förbehållit åt sig själfva hela den finska kustfarten. Icke håller kunde för export från Sverige till Ryssland afsedda effekter härifrån med fördel försändas med de finska båtarna, emedan dessa till följd af det monopol för förbindelsens upprätthållande, som de faktiskt åtnjöte, hölle så höga fraktsatser, att de svenska exportörerna, genom begagnande af nämnda ångbåtslägenheter, skulle löpa fara att blifva helt och hållet utestängda från den ryska marknaden af sina konkurrenter i Tyskland, England och andra länder. Såsom exempel härpå ansågs allenast behöfva framhållas, att för transporten på den jämförelsevis korta sträckan mellan Stockholm och S:t Petersburg fordrades för vissa maskiner och dylikt gods flerdubbelt högre fraktafgift än på det betydligt längre afståndet mellan Hull och S:t Petersburg.

Uppgiften syntes fullmäktige således vara den att bringa till stånd en svensk ångbåtsfart, oberoende af och afskild från de finska ångbåtslinierna. Visserligen hade vi stundom haft och hade delvis ännu ångbåtsförbindelser mellan Stockholm och Vester-vik, å den ena, samt Riga och Libau å den andra sidan, men dels vore turerna på dessa linier icke reguliära, något som torde få anses såsom en oafvislig fordran, och dels användes å desamma alltför små och olämpliga fartyg. Ifrågasättas kunde ock, om Riga och Libau vore de ryska hamnar, som i första rummet borde förbindas med de svenska. De lede nämligen af den olägenheten att icke direkt föra till S:t Petersburg, hvilken stad

dock förblefve centralpunkten för det norra Rysslands internationella handel, och af samma anledning kunde de icke heller lämpligen begagnas såsom turistled för persontrafiken. Fågelvägen mellan Stockholm och S:t Petersburg ginge öfver Baltischport och Reval, som medelst statsbanor vore förbundna med den ryska hufvudstaden och dessutom med det inre Ryssland. Enligt fullmäktiges förmenande borde här vara rätta platsen för den första svenska ångbåtslinien och, vid valet mellan de bägge sistnämnda orterna, torde Reval få anses äga företräde, i betraktande af att dess hamn, med sitt lätta och bekväma inlopp, sina kajplatser för 10 till 20 fartyg och ett vattenstånd af 18 till 25 fot erbjöde, i motsats till den i Baltischport, äfven under hög sjö ett godt skydd för därstädes förtöjda fartyg.

Det borde ej heller lämnas ur sikte, att en sådan ångbåtslinie, hvarom senast förmälts, syntes kunna blifva af betydelse jämväl för persontrafiken såsom turistled dels för ryssar, som ville besöka Sverige och föredroge en dylik snabb route framför den långa färden utefter finska kusten, och dels för trafiken mellan till exempel England och Ryssland för dem, som ville undvika den enformiga, oafbrutna sjöresan mellan nämnda länder eller den ofta ännu obehagligare och tröttsammare resan i järnvägsvagn öfver kontinenten.

Upprättandet af denna, för både person- och godstrafik afsedda och för förbindelsen mellan Sverige och Ryssland så viktiga ångbåtslinie syntes emellertid icke böra undanskjuta frågan om behöfligheten af en reguliär, hufvudsakligen för godstrafik afsedd ångbåtsförbindelse äfven med södra delen af de ryska Östersjöprovinserna, hvarifrån en kortare järnvägstransport än öfver S:t Petersburg kunde äga rum till sådana inre handelscentra som Moskwa och Warschau. I detta hänseende torde Libau taga försteget framför Riga, hvars hamn icke ägde fördelen af att vara synnerligen lätt tillgänglig och så isfri, som förhållandet vore vid Libau. Då emellertid, efter hvad fullmäktige varit i tillfälle att erfara, från ryska regeringens sida ansträngningar gjordes för att af Windau skapa Rysslands förnämsta Östersjöhamn, ansåge fullmäktige det böra bero på närmare utredning, hvarest den för

vår export lämpligaste anknytningshamnen i förenämnda provinser vore att söka.

Det ville synas fullmäktige, att något tvifvel icke borde råda därom, att, i fall ofvan antydda eller andra vid närmare undersökning lämpligare befunna ångbåtsförbindelser blefve en verklighet, betydelsen däraf skulle inses och till fullo uppskattas af industri- och yrkesidkare i såväl vårt fädernesland som Ryssland, men fullmäktige ansåge sig på samma gång böra uttala den mening, att dylika ångbåtsförbindelser hvarken kunde komma till stånd eller åtminstone till en början med någon framgång fortsätta sin verksamhet, därest icke understöd i en eller annan form från det allmännas sida dem bereddes.

På grund häraf och då särskildt järn- och stålindustrin, hvars förkofran utgjorde ett af de viktigaste föremålen för fullmäktiges omsorger, borde enligt deras föreställning kunna hämta väsentliga fördelar af de ifrågakämda ångbåtsförbindelserna med Ryssland genom en ökad afsättning i detta land af nämnda industris alster, hemställde fullmäktige, att Kungl. Maj:t täcktes — sedan på Kungl. Maj:ts föranstaltande genom fullt sakkunnige personer nöjaktig utredning vunnits, på hvad sätt och mellan hvilka hamnar reguliära ångbåtsförbindelser kunde till Sveriges och Rysslands största ömsesidiga fördel åvägabringas — till sådana förbindelsers upprättande och vidmakthållande lämna det understöd från statsverkets sida, som Kungl. Maj:t pröfvade för ändamålet lämpligt och af behovvet påkalladt.

I detta ärende har efter remiss till kommerskollegium yttrande afgifvits af svenske och norske generalkonsuln i S:t Petersburg, som därvid öfverlämnade särskilda, af honom infordrade yttranden af de förenade rikenas vice konsuln i Reval och Narva.

Enligt *vice konsulns i Reval* förmenande vore S:t Petersburg den lämpligaste ändpunkten för en regelbunden förbindelse af ifrågavarande slag, men Reval borde tjänstgöra såsom vinterhamn för S:t Petersburg under de månader, då sistnämnda stad är blockerad af is. Revals export under sommarmånaderna vore nämligen så ringa, att en ångbåtslinie, som blott utsträcktes till Reval, under sommaren icke kunde påräkna någon eller endast

ytterst ringa utförsel därifrån. Det vore dock synnerligen önskvärdt, att ångbåtarna hvarje gång kunde anlöpa Reval, ty denna stad förmedlade omsättningen med Östersjöprovinserna, dit redan nu en mängd åkerbruks- och mejerimaskiner infördes från Sverige och där behovet af en praktisk förbindelse med Stockholm gjort sig gällande. Vid upprättandet af en passagerareångbåtslinie vore dessutom anlöpan af Revals hamn önskvärdt redan därför, att en direkt passagerareångbåtsförbindelse med Stockholm dittills saknats, och denna stad torde äga förutsättningar för att till sig leda resandeströmmen. Hvilken afkastning en sådan linie kunde komma att lämna, vore icke möjligt att förutse. För många år sedan hade ett dylikt försök gjorts med anlöpan af Baltischport, men detta försök hade misslyckats. — Vice konsuln meddelar vidare, att Reval förfogar öfver en djup, skyddad hamn med plats för 20 à 30 ångare. Trafiken till S:t Petersburg, Moskwa och andra delar af Ryssland går vintertiden öfver Reval, som har bekväma förbindelser med hela det stora ryska järnvägsnätet och enligt järnvägskartan ligger de nämnda hufvudplatserna närmast. Hamnen är de flesta år oafbrutet tillgänglig för fartyg, hvartill stadens utmärkta isbrytare bidrager.

Af *vice konsuln i Narva* meddelades, att Narvas export nästan uteslutande inskränkte sig till trävaror och att dess import utgjordes hufvudsakligen af bomull, jute, stenkol och cokes, hvilka samtliga varor endast afsåge att fylla stadens eget behof. Förbindelserna med inlandet vore för närvarande så svåra och förenade med så stora kostnader, att Narva icke vore i stånd att konkurrera med grannstäderna S:t Petersburg och Reval. Därför ansåge vice konsuln, att en reguliär ångbåtsförbindelse med Narva omöjligen kunde bära sig.

Generalkonsuln i S:t Petersburg uttalar som sin öfvertygelse, att en ångbåtsförbindelse mellan S:t Petersburg och Stockholm, sådan som den ifrågasatta, icke skulle de första åren bära sig, dels emedan de finska ångbåtar, som nu förmedla varuutbytet och persontrafiken, utan tvifvel skulle nedsätta frakterna, så snart en konkurrens uppstode, dels emedan det visat sig, att äfven de finska ångbåtarna under högsommaren sakna exportvaror till Sverige och då gärna skulle reducera fraktsatserna. En annan omständig-

het, som icke finge förbises, vore den, att för en del gods, exempelvis järn, befraktades fartyg, som lastade vid de svenska brukten eller i deras närhet och därmed afginge direkt till S:t Petersburg, hvilket i alla fall blefve billigare än om en linieångare, som hade sina bestämde lastnings- och lossningsplatser, skulle användas.

Det vore visserligen ett känt förhållande, att frakterna mellan Hull och S:t Petersburg oftast vore lägre än mellan Stockholm och S:t Petersburg, men detta finge tillskrifvas den omständigheten, att de stora engelska ångfartygen eljest skulle gå tomma och, för att ej behöfva taga ballast, hållre åtnöjde sig med billig frakt.

Hvad persontrafiken anginge, ville generalkonsuln påpeka, att det stora flertalet ryska resande icke gärna gjorde sjöresor, om sådana kunde undvikas, och förhoppningarna om ett lifligt tillopp af resande måste således i viss mån modifieras. Såsom exempel kunde anföras, att en icke ringa del af ryska resande, som besökte Sverige, äfven under den vackra årstiden föredroge att följa tåget ända till Åbo och först där gå ombord på ångbåten.

Med dessa uttalanden ville generalkonsuln emellertid icke påstå, att icke en ångbåtslinie, sådan som den ifrågasatta, kunde upparbetas, men därtill åtginge sannolikt flera år, och utan tillräckligt understöd från statsverkets sida kunde därför ett dylikt företag icke bära sig.

Jänväl styrelsen för *Sveriges allmänna exportförening* har i ärendet afgifvit yttrande, särskildt beträffande nyttan af den ifrågasatta ångfartygsförbindelsen ur synpunkten af främjandet af svensk export. Exportföreningens styrelse hade genom aflåtna cirkulärskrifvelser anmodat svenska industriidkare och exportörer, hvilka styrelsen veterligt ägde affärsförbindelser med Ryssland, att meddela sina tankar i ämnet och därvid lämna de till buds stående upplysningar, hvilka möjligen skulle kunna föra frågan framåt. Efter det svar å dessa skrifvelser inkommit till exportföreningens styrelse, afgaf styrelsen till kommerskollegium sitt yttrande i ämnet och anförde däruti, att af de ingångna svaren, utaf hvilka de viktigaste i afskrift bifogades, otvetydigt

torde framgå, att intresset i vårt land för nya och bättre ångbåtsförbindelser mellan Sverige och Ryssland på vederbörligt håll befunnas ganska lifligt, och att, då styrelsen för sin del vore öfvertygad, att upprättandet af sådana förbindelser skulle kunna i väsentlig mån gagna den svenska exporten, styrelsen ansåge sig böra förorda bifall till den af fullmäktige i Järnkontoret gjorda framställning.

För egen del hemställde *kommerskollegium* endast, att ärendet måtte öfverlämnas till handels- och sjöfartskomitén.

Rörande dessa framställningar i fråga om förbindelser med Finland och Ryssland hafva till komitén afgifvits muntliga och skriftliga uttalanden af handelsstipendiaten E. Hamrin, som därvid bland annat framhållit, att någon afsevärd transitttransport af gods från Finland till England icke vore att förvänta, sedan mellan Finland och England upprättats förbindelser, som vore minst lika goda som de svenska förbindelserna på England. Å andra sidan hade sedan år 1896 järnvägsförbindelser uppstått mellan Råfsö (Björneborgs uthamn) och staden. Från Björneborg vore endast omkring 150 kilometer till Tammerfors, den finska industrins centralpunkt, och om möjlighet bereddes exportörer från Gefle exportdistrikt att teckna direkta konnossement till Tammerfors, borde exporten från distriktet till denna numera betydande fabriksstad kunna ej obetydligt ökas. Om än en svensk linie finge deltaga i den finska kustfarten, skulle en sådan rätt dock i hvarje fall blifva af mindre värde för denna linie, ty det vore på varuutbytet mellan länderna, som en sådan linie hufvudsakligast komme att bero. Med de finska rederierna kunde utan tvifvel konkurrensen med framgång upptagas, därest de större svenska exportörernas och importörernas intresse på lämpligt sätt bundes vid ett eventuellt rederiföretag och de förra kunde förmås att i likhet med tyskar, engelsmän och amerikanare sätta sina pris »cif» finsk resp. rysk hamn.

Uttalande af handelsstipendiaten E. Hamrin.

Om man ville stödja handeln, d. v. s. åstadkomma en billig godslinie till Ryssland, så vore Reval olämplig såsom förbindelseort, enär en godslinie öfver Reval, med omlastning i denna stad,

blefve en dyr linie och således ändamålet skulle förfelas. En sådan linie blefve jämväl till ringa nytta, om ej sjöförbindelsen under sommarmånaderna utsträcktes till S:t Petersburg. Vintertiden kunde Reval vara en lämplig ort för gods till S:t Petersburg och norra Östersjöprovinserna, men sommartiden måste en godsförbindelse Stockholm—S:t Petersburg gifvetvis kunna uppehållas utan omlastning.

Vår exportfråga på Ryssland vore till mycket väsentlig del en kommunikationsfråga. Därest blott kommunikationsfrågan blefve på ett tillfredsställande sätt löst, hade därmed också vår exportfråga österut blifvit förd i rätt spår och skulle lätt finna sin lösning. Ett eventuellt statsunderstöd borde sökas med hänsyn till handels, ej till sjöfartens befrämjande, och fördenskull borde i detta fall afseende fästas uteslutande vid godstrafiken samt persontrafiken tills vidare lämnas å sido. Hvad förbindelsens utgångspunkt beträffar, borde ej förbises, att Stockholm är den hufvudsakliga exportorten till Finland och Ryssland samt att i själfva hufvudstaden och dess omnejd tillverkas 40 à 50 procent af det gods, som exporteras från Sverige till Ryssland.

Fem lastångare om 300 à 500 reg. ton, af hvilka två vore byggda för isbrytning, borde kunna uppehålla godstrafiken mellan Stockholm—Finland och ryska östersjöhamnar såväl sommar som vinter, hvarvid samma båtar, som anlöpte de finska hamnarne, med fördel kunde anlöpa äfven Reval och S:t Petersburg.

2) **Halmstad—Island—Färöarne.**

Om statsunderstöd för en ångbåtslinie *Halmstad—Island* och *Färöarne* har handels- och sjöfartsnämnden i Halmstad i en till Kungl. Maj:t ingifven underdånig skrifvelse af den 19 mars 1900 gjort framställning, och har äfven detta ärende genom nådig remiss blifvit till komitén öfverlämnadt.

I sin berörda skrifvelse har nämnden anført, hurusom från *handelsföreningen i Halmstad* till nämnden inkommit en skrift, däruti fråga väckts om beredande af statsunderstöd för åvägbringande af ångbåtsförbindelse mellan Halmstad å ena sidan samt Island och Färöarne å den andra, och hade af handelsföreningen i sådant afseende anförts hufvudsakligen följande.

Sedan ungefär trettio år hade från Halmstad till Island och Färöarne med mindre segelfartyg skeppats trävaror, till största delen apterade till trähus, men sedan man med nutidens större fartyg och ångare börjat trafikera dessa farvatten, kunde det icke betala sig att med småfartyg göra så långa resor. Följden häraf hade blifvit, att man antingen måste expediera smärre partier med järnväg till Köpenhamn för vidare befordran med Islandsångarne eller vänta, till dess flera småpartier samlats, så att ett större fartyg kunde fullastas, eller slutligen afstå affären till någon bättre situerad dansk eller norsk affärsman. Olägenheterna häraf vore påtagliga. Till Island och Färöarne afskeppades från Halmstad 1897 3, 1898 2 och 1899 3 fartyg, hvarjämte en del trävaror dit försändes öfver Köpenhamn. Den hufvudsakliga svårigheten vid denna affär lage däruti, att på Island och Färöarne finnes en mängd smärre platser, som hvar för sig icke hade så stora behof, att nutidens större fartyg kunde fullastas med destination till endast en eller ett par platser. Köpenhamnsångarne anlöpte alla dessa småplatser, hvarför afsändarne i Halmstad vore nödsakade att låta sina varor expedieras öfver Köpenhamn. Häri-genom uppstode kostnader, som försvårade konkurrensen. Detta förhållande gällde, förutom träexporten, äfven en mängd andra artiklar, som med fördel skulle kunna exporteras från och importerats till Halmstad, om sjölägenheter till Island och Färöarne finnes, så att Köpenhamn såsom mellanhamn kunde undvikas.

För att få bibehålla den mångåriga affärsförbindelsen med Island och, så långt möjligt vore, öka varuomsättningen, hade föreningen underhandlat med redaren för de mellan Köpenhamn och Island i reguliär fart gående ångarne, i syfte att dessa måtte på sina resor äfven anlöpa Halmstad. Att börja farten med en svensk ångare skulle nämligen möta den svårigheten, att lägenheterna blefve allt för fåtaliga och anlöpningsplatserna för få för att motsvara behofvet. Redaren för Köpenhamnsångarne vore villig att låta dessa anlöpa Halmstad sex gånger nordgående och fyra gånger sydgående årligen, men fordrade därför, förutom frakten för godset, en subvention af 500 kronor för hvarje anlöpning, således 5,000 kronor om året. Skälet för denna fordran

ansåg föreningen vara, att man, om Halmstad icke anlöpdes, trodde sig ändock få godset från Köpenhamn, vare sig godset hade sitt ursprung från Sverige eller från Danmark, och att man nogsamant visste, att så snart traden blifvit upparbetad så, att den bure sig utan subvention, konkurrens skulle uppstå, samt att anlöpning af svensk hamn medförde kostnader och tidsförlust, som måste ersättas. Vid förhandlingar i Köpenhamn med i Islands-handeln ledande män hade erfarits, att desse från skilda delar af Sverige inköpte en icke obetydlig del af sina förnödenheter, hvilka de med fördel kunde disponera öfver Halmstad, om reguliär förbindelse därifrån åstadkommes, och att goda utsikter då funnes för en ökad varuomsättning; äfvenledes hade framhållits, att Islandshandeln från Norge hade subvention af statskassan.

Föreningen betviflade ingalunda, att sedan den reguliära förbindelsen väl kommit i gång och hunnit inarbetas, den komme att bära sig utan subvention. Den kunde alltid påräkna någon ersättning af postverket. Frågan gällde således, huruvida från svenska statsverket kunde erhållas den subvention, som vore nödvändig för att få den ifrågasatta ångbåtsförbindelsen påbörjad. Af en utaf danske generalkonsuln i Göteborg lämnad utredning framginge, att svenska produkter, skeppade från Sverige, blefve å Island och Färöarne behandlade lika med danska, och det vore således möjligt att konkurrera med Danmark i alla de artiklar, som tillverkades i Sverige eller kunde exporteras från transitupplag eller i förädladt skick åtnjöte tullrestitution. Föreningen hade vidare från en Islandsfirma i Köpenhamn inhämtat viss utredning rörande de varor, som kunde blifva föremål för export eller import mellan Halmstad och Island; och det framginge därpå, att en stor del artiklar skulle med synnerlig fördel ägna sig för handel med Sverige, om kostnaderna för transiteringen i Köpenhamn kunde undvikas. Såsom exportartiklar påpekades särskildt trävaror i allmänhet, apterade trähus, tändstickor, gjutgods, järnkramvaror, chamottevaror, takpapp, juteartiklar, malen spannmål, då tullrestitution lämnades för från utlandet importerad råvara; såsom importartiklar saltad och torkad fisk, sill, tran, ull och fårkött.

För egen del har *handels- och sjöfartsnämnden* anført, att den ifrågavarande exporten till Island börjades år 1868; att under årens lopp dylik skeppning till åtskilliga stationer med tillfälliga afbrott pågatt; att apteringen af virket skedde dels vid sågverken, dels i Halmstad och dels vid arbetsställen i omnämden, samt att för tillfället finnes i Halmstad elfva partier, afvaktande lägenhet till Island och Färöarne.

Nämnden, som ansåg de af handelsföreningen framhållna sakförhållandena beaktansvärda, har vidare andragit, att det under för handen varande konkurrensförhållanden vore fara värdt, att bristen på regelbunden direkt ångbåtsförbindelse och kostnaderna vid godsets transitering öfver Köpenhamn icke endast försvårade utan inom kort torde hämma den redan befintliga handeln med Island, då däremot en på förhand bestämd afgangstid med ångare efter all sannolikhet skulle göra samma handel blomstrande och befordra arbetsförtjänsten för med apteringen sysselsatta personer icke endast i Halmstad utan äfven å öfriga orter i Sverige, hvilka genom järnväg stode i förbindelse med Halmstad.

Att för närvarande försöka att med en svensk ångare upptaga Islandstraden ansåg nämnden icke vara tillrädligt, äfven om nödigt kapital kunde anskaffas. Däremot lämnade den föreslagna anlöpningen af Köpenhamn—Islandsångarne den fördelen, att handeln blefve ökad och upparbetad, intill dess den vunnit sådant omfång, att ångbåtsfarten kunde upptagas med minst två svenska ångare. Under framhållande af den nytta för handeln, icke endast i Halmstad utan äfven i det öfriga Sverige, som den föreslagna ångbåtsförbindelsen med Island och Färöarne skulle medföra, oaktadt traden icke genast kunde upptagas af svenska ångare, hemställde handels- och sjöfartsnämnden, att Kungl. Maj:t måtte bevilja den erforderliga subventionen från statsverket med 500 kronor för hvarje anlöpning af Halmstad och under de villkor, som Kungl. Maj:t täcktes föreskrifva.

Kommerskollegium hemställde, efter nådig remiss, allenast, att äfven detta ärende måtte öfverlämnas till handels- och sjöfartskomitén.

Yttranden till
komitén från
konsuler.

Frågan om upprättande af direkta ångbåtslinier och eventuell subventionering af dessa har varit ett af de ämnen, hvilka särskildt uppmärksamats i de yttranden, som, på komiténs anhallan, afgifvits af vissa de förenade rikenas konsuler och för hvilka redogörelse är lämnad i Bihang II till komiténs betänkanden. Med hänvisning i öfrigt till den nämnda redogörelsen och särskildt till generalkonsulns i Helsingfors yttrande (sid. 24) angående förbindelsen mellan Sverige och Finland, inskränker komitén sig till att här anföra följande.

T. f. generalkonsuln i London (Bih. II, sid. 98) framhåller, hurusom den erfarenheten bekräftat sig, att upprättandet af fasta ångbåtslinier vore ett kraftigt stöd för främjande af varuutbytet länderna emellan, dock erinrande, att regelbundenhet i tiden för afgang från och ankomst till de olika platserna vore af yttersta vikt.

För upprättandet af subventionerad, fast ångfartygslinie mellan Sverige och Italien hafva atskilliga konsulära representanter i Italien uttalat sig (Bih. II, sid. 204), medan *generalkonsuln i Genua* hyser starka tvifvel angående tillrädligheten af en sådan åtgärd.

Något annorlunda skulle, anser generalkonsuln, saken måhända ställa sig, under förutsättning att en sådan linie, förutom till Italien, också kunde blifva utsträckt till andra länder, belägna vid de inre eller yttre delarna af Medelhafvet. I detta fall skulle man efter all sannolikhet kunna utgå därifrån, att liniens fartyg skulle få tillräckliga såväl in- som utfrakter, isynnerhet om något tillfälle kunde gifvas dem att på tur eller retur anlöpa någon på vägen liggande mellanhamn. Också mot detta förslag syntes dock erbjuda sig väsentliga betänkligheter af angifvet slag (sid. 206).

Enligt *konsulns i Messina* (Bih. II, sid. 212) åsikt är det absolut nödvändigt, för att handelsförbindelserna mellan Sverige och Italien må kunna förökas, att de båtar, som besörja förbindelsen, anlöpa oftare och mera regelbundet, exempelvis hvar fjortonde dag under vintern och en gång i månaden under sommaren; men för att en sådan linie skall kunna upprätthållas, måste den antagligen subventioneras af staten. Det vore otänkbart, att de

10 à 12 båtar, som årligen besöka Sicilien, skulle kunna till Sverige hemföra mer än knappt hälften af hvad Sicilien exporterar till Sverige, och hvad Sverige dit utför gar helt och hållet med engelska eller tyska fartyg. En regelbunden, svensk, subventionerad ångbåtslinie skulle åstadkomma en rättelse i detta förhållande. Härigenom skulle stora fraktkelopp intjänas af svenska fartyg och handelsförbindelserna otvifvelaktigt tilltaga.

Sjöfarten med svenska fartyg å amerikanska hamnar anser *ministern i Washington* (Bih. II, sid. 280) kunna i betydligare mån utvecklas endast genom subvention af statsmedel enligt samma principer, som följts i Förenta staterna. Den konkurrens, som genom ytterst billiga frakter ägde rum från de engelska liniernas sida, vore i närvarande stund omöjlig att besegra, om ej subvention beviljades.

T. f. konsuln i Newyork (Bih. II, sid. 281) inlåter sig ej på närmare granskning af fragan, huruvida det redan existerande varuutbytet mellan Sverige och Förenta staterna kunde anses vara tillräckligt för att lämna full och lönande sysselsättning för en reguljär, direkt ångbåtslinie mellan länderna. Antagligt syntes dock, att en sådan förbindelse ej skulle kunna upprättas utan subvention eller räntegaranti från statens sida, och detta så mycket mera som de redan existerande linierna nog kunde väntas genom än ytterligare fraktnedsättningar börja krig mot den nya rivalen. En sådan linie fordrade ock, äfven om passageraretrafik ej afsåges, byggandet af nya, större, med alla moderna hjälpmedel samt kol- och arbetskraft besparande inrättningar försedda ångare. Dessa borde ock afgå på bestämda tider med ej alltför långa mellanrum, ty äfven godstrafiken hade i våra dagar i allmänhet ej tid att vänta, utan sökte sig då hällre äfven med något större kostnad vägen öfver en transithamn, som erbjöde ofta återkommande och snabba lägenheter.

Newyork vore fortfarande Förenta staternas förnämsta import- och exporthamn och komme väl att så förblifva allt framgent för största delen af hvad som ginge såsom stycke gods. Men åtskilliga exportvaror söka sig på grund af järnvägarnas frakttaxor och andra orsaker till andra hamnar. En stor del af de varor,

som Sverige importerar från Förenta staterna, härrör ock från sydstaterna och skulle svårligen komma en eventuell svensk linie till godo, äfven om densammas båtar lastade i flera än en amerikansk hamn. Blefve det så jämväl nödvändigt att taga last i mer än en svensk hamn, t. ex. både Malmö och Göteborg, samt dessutom att på utvägen anlöpa någon mellanliggande hamn, kunde det befaras, att onkostnaderna för hvarje tur skulle allt för mycket ökas för att tillåta konkurrens med eller underbjudande af de existerande linierna.

Hvad slutligen angår förbindelserna med Sydamerika och närmast Argentina, yttrar *generalkonsuln i Buenos Aires* (Bih. II, sid. 300), att, ehuru visserligen importen till Argentina från Sverige vore alltför obetydlig för att underhålla en regelbunden och direkt ångbåtslinie, detta icke uteslöte möjligheten af att förhållandena kunde ändra sig, så att en direkt ångbåtslinie mellan Sverige och Argentina kunde hafva utsikt till framgång, så vidt den åtminstone under de första åren kunde påräkna lämpligt statsbidrag. Såsom förhållandena för närvarande ställa sig, vore det emellertid nödvändigt att anlöpa en eller flera mellanhamnar. I Europa kunde i detta afseende blifva tal endast om Hamburg och Antwerpen, hvarest fartygen när som helst kunde påräkna erforderlig last. I förekommande fall kunde last också intagas till brasiliansk hamn, ehuru man visserligen helst borde undvika detta för att icke göra resan för lång och riskera att blifva underkastad den karantän, som stundom under somarmånaderna åläggas fartyg, kommande från Rio de Janeiro och Santos.

För återresan ställde sig utsikterna gynnsammare, dels emedan utförseln från Argentina till Sverige af ull, talg, hudar, linfrö och spannmål omfattade betydliga mängder, dels emedan nästan alltid tillräcklig last till Hamburg eller Antwerpen funnes att tillgå, liksom ock, om brasiliansk hamn anlöpdes, kaffelast kunde påräknas, då denna vara, i likhet med produkter från Argentina, afskeppas till Sverige via Antwerpen eller Hamburg.

Yttranden till
komitén från handels-
och sjöfartsnämnder m. fl.

I det till handels- och sjöfartsnämnder, föreningar och enskilde utsända frågeformulär, som gifvit anledning till de yttranden, för hvilka redogörelse lämnats i Bihang III till komiténs

betänkanden, upptogs under en särskild punkt det spørsmålet, hvilka direkta ångbåtslinier, under förutsättning att sådana skulle blifva föremål för subvention, ansåges härvid böra främst ifrågakomma. För de åsikter, som i detta ämne uttalats, hänvisas till den nämnda redogörelsen (Bih. III, sid. 130—137), ur hvilken här endast anföres följande.

Göteborgsnämnden och fullmäktige för handelsföreningen därstädes hafva, i samband med ett bestämdt afstyrkande af det franska systemet med seglationspremier, ansett att — för så vidt subvention öfver hufvud skall förekomma — staten bör med vissa bestämda årliga belopp understödja sådana för längre färder afsedda ångare, som byggas af en viss storlek, med ett visst bestämdt snabbgående, och som äro försedda med förstärkningar och i öfrigt så inrättade, att de, på samma gång de ägnade sig för sin egentliga uppgift, fraktfarten, dock vore lämpliga att vid krigstillfällen förses med lättare bestyckning och för flottans behof användas. Förutom det att dessa villkor uppfylldes, skulle ock vederbörande fartygsägare vara pliktige att vid mobilisering eller krigstillfälle, emot viss förut aftalad ersättning, ställa dessa ångare till kronans tjänst.

Handels- och sjöfartsnämnderna i Oskarshamn och Hernösand samt flera enskilde förordade subvention åt direkta ångbåtsförbindelser. Äfven tillstyrkes särskildt beviljande af sådant understöd åt svenska linier på transatlantiska orter.

På flera håll har man emellertid ställt sig tviflande gent emot lämpligheten af att medelst subvention understödja vissa ångbåtslinier. Yttranden i denna riktning hafva afgifvits af bland andra Stockholms handels- och sjöfartsnämnd, nämnderna i Norrköping och Uddevalla, Sveriges kontoristförening samt åtskilliga enskilde.

Sveriges allmänna exportförenings styrelse framhåller, hurusom utlandet subventionerar med väsentlig hänsyn till sina stora och aflägsna kolonier, sin oerhörda postbefordran, sina täta trupptransporter m. m. och under villkor af dryga straffpenningar vid försenade turer, hvarjämte de subventionerade fartygen i händelse af behof kunna få användas för krigsändamål. För-

delarna af sådana statssubventioner torde därför vara minst lika mycket på statens, som på sjöfartens sida.

Af de transmarina subventionsförslagen torde, yttrar styrelsen, det viktigaste hafva varit det af exportföreningen på sin tid väckta om subventionerad direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Sydamerika, hvilket dock strandade på den utbrutna penningkrisen i Argentina. Styrelsen erinrar vidare om, att sedan dess tvänne utländska rederibolag — Hamburgerfirman de Freitas och Ostasiatiska kompaniet i Köpenhamn — erbjudit sig att låta i transatlantisk fart gående ångare anlöpa vissa svenska platser, därest nedsättning i skeppsumgålderna beviljades. Det synes styrelsen vara angeläget, att våra inhemska rederier ofördröjligen taga saken i sin egen hand, ty först i sådant fall kunde en medverkan från statens sida påräknas i form af direkt understöd. Så mycket torde ock vara klart, att ringa utsikt förefunnes för den svenska exportens utvidgning på aflägsna orter, så framt den icke hade ett underlag af svensk sjöfart, liksom att en dylik sjöfart knappast kunde uppkomma, utan att den åtminstone till en början rönt understöd från statsverket.

I fråga om *hvilka direkta ångbåtslinier borde vid en eventuell subventionering gifvas företräde*, äro åsikterna vidt skiftande. Styrelsen för Sveriges allmänna exportförening anför, att först det enskilda initiativet och anbudet från respektive rederier kan bilda ett underlag för statens mellankomst, och kan styrelsen därför icke på frågans närvarande ståndpunkt uttala sig om den ena eller den andra liniens företräden.

Af handels- och sjöfartsnämnden i Landskrona har föreslagits en svensk Öresundstrade, af nämnden i Halmstad en förbindelse mellan Halmstad och England och af nämnden i Sundsvall linierna Hamburg—Stockholm—Norrländ och Newyork—Göteborg—Stockholm. Handels- och sjöfartsnämnden i Malmö förordar företrädesvis nyskapade transatlantiska och därmed jämförliga linier, hvilka skulle äga skyldighet ådagalägga, att tillräckligt inhemskt rörelsekapital förefunnes. Nämnden i Hernösand föreslår i första rummet linier på Ostindien och Ostasien såsom de konsumtionskraftigaste trakterna samt i andra rummet linier på Sydamerikas ostkust och slutligen på Amerikas förenta stater, dels Newyork,

dels New Orleans. Nämnden i Skellefteå föreslår linier till Afrika, Australien och Sydamerika, och Gefle köpmannaförening anser subvention böra lämnas för en linie Gefle—Finland—Ryssland.

För de mångfaldiga förslag, som afgifvits af enskilda personer, hänvisas till Bihang III, sid. 136—137.

Beträffande de statssubventioner, som i vissa främmande länder lämnats för regulära sjöväga förbindelser till utrikes orter, äro en del uppgifter intagna i Bihang II till komiténs betänkanden.

Jämte hänvisning till dessa* meddelas här särskildt uppgift å förhållandet i detta afseende i våra grannländer, hvilka intaga en med oss jämförlig ställning.

Norge. Enligt 1900—1901 års budget utgår subvention för »privat Dampskibsfart» med sammanlagdt 1,161,400 kronor, hvaraf för följande linier på utländska orter:

daglig linie mellan Kristiansand och Fredrikshavn....	80,000 kr.
linie mellan Trondhjem—Bergen—Stavanger—Newcastle	175,000 »
direkt linie mellan Norge och Spanien.....	75,000 »
angbåtslinie för postbefordran mellan Bodö och norra Helgoland	33,500 »

För åtnjutandet af subvention äro i Norge stadgade följande villkor:

att, enligt regeringens bepröfvande, fartygen hållas i försvarligt skick beträffande skrof och maskiner, hafva försvarlig bemanning och gå i ändamålsenliga turer med lämpliga taxor;

att fartygen öfvertaga postbefordran samt postens förande ombord och i land, på de villkor, som varit förutsatta vid beräklandet af subventionen;

att bolagen, om vederbörande statsdepartement sådant äskar, äro förpliktade att uppehålla farten intill tre månader efter utgången af budgetåret mot rätt att för denna tid åtnjuta bidrag, beräknadt efter dittills utgående belopp;

att, när hålst sådant af departementet äskas, af vederbörande lämnas öfversikt öfver och alla slags upplysningar angående fartygens räkenskaper, ekonomiska ställning och verksamhet; samt

* Finland sid. 22, Danmark sid. 47, Tyskland sid. 55, Storbritannien och Irland sid. 89, Nederländerna sid. 128, Frankrike sid. 167, Spanien sid. 176, Italien sid. 190, Japan sid. 249 och Amerikas förenta stater sid. 279, allt Bih. II.

att de till reservfond och fond för ångpannors underhåll afsatta belopp icke till annat ändamål användas och att, därest den subventionerade farten upphör, Konungen må äga rätt att förordna om fondens indragning till statskassan.

Danmark. Af danska statskassan utgå årligen subventioner till »Det forenede Dampskibsselskab» för upprätthållande af regelmässiga ångbåtsförbindelser mellan Esbjerg och Parkeston samt mellan Esbjerg och Grimsby, hvarjämte de för fartygen erlagda »Bropenge» i Esbjerg blifva bolaget restituerade. Statens utgifter till följd häraf utgjorde under finansåret 1899—1900:

	Subvention.	Bropenningar.	Summa.
	Kr.	Kr.	Kr.
Linien Esbjerg—Parkeston.....	120,000	120,917,25	240,917,25
» Esbjerg—Grimsby.....	60,000	25,174,83	85,174,83.

Finland. Finska ångfartygsaktiebolaget åtnjuter af allmänna medel ett räntefritt lån å 360,000 mark på tio års tid, räknadt från den 1 november 1891, för uppehållande af regelbunden ångbåtsförbindelse året om mellan England och Finland. Lånet kan efter nämnda tid efterskänkas bolaget, därest det befinnes, att den ifrågavarande trafiken uppehållits regelbundet och till landets nytta.

Samma bolag åtnjuter en subvention af 35,000 mark årligen under sju år, räknadt från hösten år 1893, för befordrande af posten mellan Hangö och Stockholm.

Jämväl ångfartygsaktiebolaget »Bore» i Åbo har tilldelats en subvention under två års tid, räknadt från den 15 november 1898, för upprätthållande af kommunikation mellan Mariehamn och Åbo å finska sidan samt Stockholm å svenska sidan under tiden 15 november—15 april. Subventionen utgår med 1,500 mark för hvar och en af högst 15 tur- och returesor mellan Åbo eller närbelägen hamn på fastlandet och Stockholm eller närbelägen ort.

Aktiebolaget »Avance» i Åbo har för anskaffande af ett isbrytarefartyg för underlättande och säkerställande af sjöfarten vintertid på utlandet till och från sagda stad beviljats en subvention till belopp, motsvarande två tredjedelar af kostnaderna för fartyget, dock icke utöfver 400,000 mark.

Härförutom hafva några rederier beviljats lån af statsmedel för anskaffande af järn- och stålsegelfartyg äfvensom ångfartyg.

* * *

Då direkta understöd i skilda länder lämnats till ångbåtsförbindelser med hufvudsakligen aflägsnare platser, lärer främsta synpunkten därvid hafva varit utvecklingen af handelsförbindelserna mellan de resp. länderna, och äfven då såsom i England subventioner utgå för postbefordran till aflägsna länder, torde ett väsentligt, om ock latent syfte därmed vara handelslägenheternas regelbundenhet.

En annan form för statsunderstöd, som redan af sjöfartsnäringskomitén framhölls såsom den mest verksamma för handelsflottans höjande, men hvilken nu jämväl ur handels synpunkt förordats af komiténs ledamot herr Johnson, är s. k. seglationspremier, utgående med visst belopp i förhållande till fartygens dräktighet och tillryggalagd väglängd. I detta afseende har ock herr Johnson till komitén ingifvit en särskild broschyr, upptagande hans synpunkter och därpå grundade förslag.

**Seglations-
premier.**

Då komitén här berör denna fråga är det därför, att komitén tagit den under behandling just ur synpunkten af den utrikes handels behof af lämpliga och regelbundna export- och importvägar.

Sjöfartsnäringskomitén, om hvars förslag några erinringar här torde vara på sin plats, helst det beröres i det Johnsonska förslaget, höll före, att premieringen hufvudsakligen borde afse den del af vår utrikes handelssjöfart, som de senare åren mest stått tillbaka, eller den större transoceanska fraktfarten. Den borde gälla alla fartyg af en viss storlek, som gå i utrikes fart, dock ej norsk. Härigenom kunde väl inträffa, att äfven fartyg, som ginge i de till Sverige närmast belägna farvattnen, blefve berättigade till premier; men detta skulle dock endast ske i undantagsfall, om gränsen för fartygens storlek sattes tämligen hög; och äfven om sådant skulle blifva händelsen, ansågs det icke innebära någon oegentlighet.

Beträffande de fordringar å fartygens storlek, man i förvarande afseende borde uppställa, ansåg komitén, att endast ångfartyg, som hade en afgiftspliktig dräktighet af 350 ton och däröfver, samt segelfartyg af 150 tons dylik dräktighet och däröfver borde vara berättigade till sjöfartspremier; att premier icke finge utgå för fartyg, som vore öfver tio år gamla; och att premien, som utginge med fullt belopp året efter det fartyget blifvit färdigt, för hvarje följande år skulle minska med tio procent. På detta sätt och då premietiden ansågs böra begränsas så, att rätt till premier erhållande endast inträdde för fartyg, som funnes eller tillkommit under en viss på förhand bestämd period af tio år (1893—1902), bortföle af sig själf premieringen efter en viss tid (1912).

Komitén föreslog, att sjöfartspremien skulle utgöra för i Sverige byggda fartyg: under första året, efter det fartyget blifvit färdigbyggt, för ångfartyg af järn eller stål 70 öre, för segelfartyg af enahanda byggnad 60 öre, för andra ångfartyg 40 öre och för andra segelfartyg 30 öre, allt för hvarje ton af fartygets afgiftspliktiga dräktighet och 1,000 tillryggalagda nautiska mil, samt i förhållande därtill för färre antal mil.

Fran utlandet inköpta ångfartyg af hvilken byggnad som helst samt segelfartyg af järn eller stål skulle erhålla premier efter enahanda grunder i öfrigt, men blott med hälften så stora belopp; således, om fartyget icke vore öfver ett år gammalt, med respektive 35, 30 och 20 öre. Utifrån inköpta komposit-segelfartyg eller segelfartyg af trä, å hvilka båda slags fartyg införseltull då icke var satt, skulle däremot enligt förslaget icke hälla atnjuta sjöfartspremier.

Beträffande utgifterna för det föreslagna premieringssystemet må här blott erinras, att premierna för här i riket för svensk räkning byggda fartyg beräknades till sammanlagdt 11,178,750 kronor. I medeltal för hvart och ett af de 20 premieringsåren, från och med år 1893 till och med år 1912, skulle utgiften blifva 558,937 kronor 50 öre, och till täckande af dessa kostnader var det, som komitén föreslog lastpenningarnas anlåtande.*

* Jfr handels- och sjöfartskomiténs utlåtande V. Sjöfartsafgifter, sid. 125—126.

I de öfver sjöfartsnäringskomiténs förslag rörande sjöfartspremier afgifna yttrandena af handels- och sjöfartsnämnder voro meningarna tämligen delade. Pluraliteten tillstyrkte visserligen förslaget, men de största sjöstädernas representanter stodo i allmänhet på motsidan.

Kommerskollegium hemställde, att det då framställda förslaget om införande af sjöfartspremier icke skulle till vidare åtgärd föranleda, hufvudsakligen stödjande sig på den lättnad, näringen redan vunnit genom fartygstullens afskaffande.

I hvilken utsträckning denna af sjöfartsnäringskomitén förordade utväg för höjande af sjöfartsnäringen blifvit inom andra europeiska länder anlita, framgår af den redogörelse, som från de förerade rikenas konsuler inkommit (Bih. II). Till denna redogörelse, som förekommer hvad angår Frankrike på sid. 166 och Italien på sid. 187 o. f., hänvisar komitén här. Därjämte torde komitén få, beträffande det nya amerikanska premierings- eller subventions-systemet, hänvisa till de uppgifter därom, hvilka meddelas å sid. 8 o. f. i sagda, af herr Johnson till komitén ingifna och till Kungl. finansdepartementet jämväl inlämnade broschyr.

Hvad angår lämpligheten af seglationsspremiers införande i vårt land, har uti de från konsulerna inkomna redogörelser denna fråga direkt berörts endast af t. f. generalkonsuln i London och generalkonsuln i Genua, hvilka båda, särskildt den senare, yttrat sig afstyrkande (Bih. II, sid. 96 o. 203).

Samma fråga är äfven berörd i några af de yttranden, som till komitén inkommit från handels- och sjöfartsnämnder, föreningar och enskilde (Bih. III, sid. 83—84; jfr sid. 49 här ofvan).

Härefter meddelas hufvudgrunderna i det af herr Johnsons framlagda förslaget, under hänvisning i öfrigt till den nämnda broschyren i ämnet.

**Herr Johnsons
broschyr.**

Syftet med hans förslag är väl den svenska sjöfartsnäringsens upprekande till jämnhöjd med hvad den bort vara, om den i tid följt med öfvergången från trä till järn, från segel till ånga, till jämbredd också med de länders sjöfart, som under senare

ären öfverflyglat vår, men syftet är också den utrikes handelns främjande.

Förslagsställaren har beaktat den i komiténs betänkanden ofta framhållna satsen, att sjöfarten ej är mal, utan medel, och vill göra dess understödjande beroende af vissa prestationer å dess sida i afseende å fartygens användande för åstadkommande af *sjövägar för handeln* m. m. Han erinrar därom, att vi i hög grad sakna direkta linier, och att endast ett mindre antal linier kunna åstadkommas genom direkt subvention. Förslaget skulle bringa sjöfarten på Sverige i högre grad i våra egna händer, det skulle skaffa oss direkta utförselvägar, det skulle göra oss oberoende af utländskt tonnage och det skulle föra in vår flagga på aflägsna haf. Den ersättning, som föreslås, skulle ej häller utgå förr än de föreskrifna prestationa blifvit uppfyllda. I och med ersättningens lämnande hade man en garanti för att syftet med godtgörelsen vunnits. Systemet vore således i förslagsställarens tanke tryggt, principiellt riktigt, på samma gång som effektivt, mångsidigt gagnande och relativt billigt.

Förslagsställaren funne ett ytterligare stöd för förslaget däruti, att den ekvivalens för de å fartyg och fartygsmaterialier lagda tullar, som sjöfartsnäringskomitéen delvis afsåg med sitt förslag om sjöfartspremier, aldrig kommit den svenska sjöfarten till del. Då man erkänt det oberättigade i dessa tullar, hvilka, hvad fartyg beträffar, 1891 upphäfdes, och för hvilka, hvad materielen angår, då medgafs rätt till restitution, kunde den svenska sjöfarten sägas hafva en ännu ogulden fordran för dessa tullar.

Kommerskollegiets afstyrkande af förslaget om sjöfartspremier vore icke häller baserad på några sådana skäl, som hänförde sig till själfva systemet med dylika premier, utan endast därpå att, då de tullar, af hvilka sjöfartsnäringskomitéen ställt sitt förslag i ett visst beroende, upphäfts eller skulle restitueras, och härigenom redan en förmån tillfallit näringen, det ej vore anledning att *då* taga frågan om premieringen i öfvervägande. Sambandet mellan å ena sidan tullarne å fartyg och materialier därför och å den andra premieförslaget vore, efter hvad förslagsställaren anser, icke så ovillkorligt, som syntes hafva antagits. Att döma af motiven ansåge sjöfartsnäringskomitéen blott, att tullarnes borttagande eller,

hvad materialier anginge, restituerande skulle leda till dels att premier ej skulle utgå för från utlandet inköpta fartyg, dels att i detta fall kunde ifrågasättas att sänka premierna för svenskbyggda fartyg till hälften. På denna omständighet syntes hafva lagts alltför liten vikt. Kommerskollegium hade visserligen erinrat, att premiering af åtskilliga orsaker alltid måste förefalla ganska betänkelig, men dessa orsaker ansåge förslagsställaren ej kunna åberopas mot hans förslag. Man hade af kollegiets utlåtande fullt fog att antaga, att afstyrkandet berott därpå, att då en förman, innefattande en minskad inkomst för staten, gafs sjöfartsnäringen, man borde vänta med att gifva den en ytterligare förmån i form af direkt understöd, intill dess sig visat, om den af en sådan förmån gjordes behof. Den gangna tiden hade ådagalagt otillräckligheten af fartygstullens borttagande och af restitution af tull å materialier. Det vore sant att dessa åtgärder då inneburit en fördel för näringen i jämförelse med hvad förhållandet varit de då närmast föregående åren, men, enär det varit en obillighet att dessa tullar en gång palagts, såge förslagsställaren i borttagandet däraf endast rättandet af denna obillighet, och det han fordrade nu vore äfven godtgörelse för hvad då genom tullarne frångått näringen.

En konsekvens af hvad förslagsställaren erinrat angående innebörden af sjöfartsnäringskomiténs förslag skulle möjligen finnas vara den, att endast för *svenskbyggda* fartyg den ifrågasatta godtgörelsen borde få åtnjutas. Men då förhållandet här vore enahanda, som i Frankrike, eller att varfven ej skulle kunna inom någon kortare tid effektuera order å det behöfliga antalet fartyg, och då förslagsställaren äfven syftade till sjölägenheter med stora moderna fartyg under svensk flagga för svenska handeln på främmande länder eller i utländsk fraktfart, för hvilket mål det i det hela vore likgiltigt, om kölen vore sträckt på svenskt eller utländskt varf, borde godtgörelsen tillkomma äfven *utrikes byggda* svenska fartyg, dock på grund just af nämnda syften endast då de ginge i transatlantisk fart, och med lägre belopp än som för svenskbyggda fartyg i samma fart föresloges.

Hvad svenskbyggda fartyg beträffade, borde dessa åtnjuta godtgörelse i utrikes fart, utom till Norge, och alltså äfven å närmare

farvatten. Härigenom ville förslagsställaren uppmuntra de svenska skeppsbyggerierna, hvilka också lättare kunde fylla anspråken på fartyg för närmare trader än för de stora transatlantiska routerna. För att emellertid så småningom äfven för dessa router svenska fartyg måtte komma att här byggas, föresloges godtgörelsen för svenskbyggda fartyg i transatlantisk fart till högre belopp än för i utlandet inköpta fartyg. Godtgörelsen för fart på närmare farvatten, hvilken skulle tillkomma endast svenskbyggda fartyg, ansåges kunna sättas lägre än ej blott för svenskbyggda fartyg i transatlantisk fart, utan äfven för utrikes byggda svenska fartyg i sådan fart.

Vidare ansåges godtgörelse böra, med hänsyn till sjömanskapets uppehållande och de värderika tjänster segelfartygen ännu alltjämt göra varuförseln, åtnjutas äfven af segelfartyg.

De *dräktighetsgränser*, 1890 års komité uppställde för premiers åtnjutande, anser förslagsställaren under nu rådande förhållanden alltför låga.

Vid *transatlantisk* fart syntes storleken i nettoregisterton böra vara

för svenskbyggda fartyg:	
ångfartyg minst	500 ton,
segelfartyg »	300 »
för utrikes byggda fartyg:	
ångfartyg minst	1,500 »
segelfartyg »	1,000 »
och vid <i>fart å närmare farvatten</i> för svenskbyggda fartyg:	
ångfartyg minst	500 ton,
segelfartyg »	300 »

Då så låga tontalsgränser för svenskbyggda fartyg föreslagits, hade förslagsställaren haft i sikte möjligheten för svenska fartyg att deltaga i dels fraktfarten på Medelhafvet, dels farten i de ostasiatiska farvattnen, särskildt mellan kinesiska hamnar.

Hvad *godtgörelsens beräkning* anginge, ansåges denna böra, i öfverensstämmelse med hvad i andra länder gäller, utgå med visst belopp för ton och 1,000 mil. Men hvad *beloppet* beträffar,

tager förslagsställaren afsteg från sjöfartsnäringskomitén. Han anser det icke böra sättas högre än:

	vid transatlantisk fart (<i>ångfartspenningar</i>)	
för svenskbyggda fartyg	60 öre för ton och 1,000 mil	
» utrikes byggda fartyg	50 » » » » » »	
	och å närmare farvatten (<i>närfartspenningar</i>)	
för svenskbyggda fartyg	40 öre för ton och 1,000 mil.	

Någon skillnad mellan trä- och järnfartyg hade ansetts ej behöfva göras.

För godtgörelsens åtnjutande anser förslagsställaren böra fordras, att *fartyget ej är äldre än 10 år*. Ett fartyg, som nått denna åldersgräns, skulle således eo ipso upphöra att vara berättigadt till godtgörelse med utgången af det kalenderår, hvarunder 10 år förflutit från fartygets byggande. Godtgörelsen skulle räknas från och med året näst efter det, då fartyget införts i fartygsregistret.

Systemet hade icke till syfte att bereda näringen ett fortgående stöd af staten, utan blott att hjälpa den upp till självverksamhet. Då det vore gjordt, skulle stödet bortfalla. Detta borde från början vara oeftergiffligt. På grund däraf föreslås, i likhet med hvad i 1890 års komitéförslag var fallet, en *begränsad tid af tio år — 1902—1911 —, hvarunder fartyg skulle kunna tillträda godtgörelsen*. Berättigade därtill skulle vara fartyg, byggda under tioårsperioden och inom 10 år före dess början.

Det fartyg, som byggts året näst före det, då anordningen trädde i kraft, eller därefter under tioårsperioden, skulle få godtgörelse under hela tio år, men ett fartyg, som vid anordningens början vore t. ex. 8 år, skulle endast få åtnjuta godtgörelse under 2 år, då det såsom tio år gammalt upphörde att vara berättigadt till godtgörelse.

Ett ångfartyg, som byggts t. ex. 1892, kunde, om systemet trädde i verket med år 1902, endast få åtnjuta godtgörelse för detta enda år. Ett ångfartyg, byggdt år 1900, vore berättigadt till godtgörelse till och med år 1910, ett ångfartyg, byggdt år 1908, vore berättigadt till godtgörelse till och med år 1918, o. s. v.

Från och med 1912 skulle ej något fartyg vidare få tillträda tillgodoräkandet af denna godtgörelse, och med år 1921 skulle de sista fartyg, som åtnjutit godtgörelse, frånträda förmanen.

Beräkningar rörande den ifrågasatta godtgörelsen lämnas i broschyren. De afse året 1901 och äro verkställda enligt trenne alternativa förslag, nämligen:

I. Alla fartyg af 1—10 års ålder erhålla full godtgörelse;

II. Alla fartyg af 1—5 års ålder erhålla full godtgörelse, fartyg af 6—10 år få den gradvis minskad till respektive 90, 70, 50, 30 och 10 procent af fulla beloppet;

III. Endast fartyg af 1 års ålder erhålla full godtgörelse, fartyg af 2—10 år få beloppet gradvis minskadt till 90, 80, 70, 60, 50, 40, 30, 20 och 10 procent af full premie. Detta var sjöfartsnäringskomiténs förslag.

Resultatet af dessa beräkningar framgår af nedanstående, ur broschyren hämtade öfversikt, där fartygen äro ordnade efter byggnadsåret, i fall I med full godtgörelse oberoende af deras ålder år 1901, i fall II och III med minskning i godtgörelsens belopp, beroende på deras ålder 1901.

a) *Ångfartyg* om 500 ton och däröfver, byggda i Sverige 1891—1900.

Taxa: per ton och 1,000 mil, 60 öre på utrikes långfart; 40 öre på utrikes närfart.

Beräknad vägsträcka 25,000 mil, hvaraf 10,000 mil på långfart och 15,000 mil på närfart.

Fartyg.			Fall I.		Fall II.		Fall III.	
Byggda År.	Antal.	Totalt.	Förh. till full godtgö- relse.	Godtgö- relse- belopp i kr.	Förh. till full godtgö- relse.	Godtgö- relse- belopp i kr.	Förh. till full godtgö- relse.	Godtgö- relse- belopp i kr.
1891	4	3,253	full	39,036	10 %	3,903	10 %	3,903
1893	1	615	full	7,380	50 %	3,690	30 %	2,214
1895	1	575	full	6,900	90 %	6,210	50 %	3,450
(1899)	1	750	full	9,000	full	9,000	90 %	8,100
(1900)	1	750	full	9,000	full	9,000	full	9,000
Fartyg	8	5,943	—	—	—	—	—	—
Godtgörelse	—	—	—	71,316	—	31,803	—	26,667

b) *Segelfartyg* om 300 ton och däröfver, byggda i Sverige 1891—1900.

Taxa: per ton och 1,000 mil, 60 öre på utrikes långfart; 40 öre på utrikes närfart.

Beräknad vägsträcka 15,000 mil, hvaraf 5,000 mil på långfart och 10,000 mil på närfart.

Fartyg.			Fall I.		Fall II.		Fall III.	
Byggda År.	Antal.	Total.	Förh. till full godtgö- relse.	Godtgö- relse- belopp i kr.	Förh. till full godtgö- relse.	Godtgö- relse- belopp i kr.	Förh. till full godtgö- relse.	Godtgö- relse- belopp i kr.
1891	1	348	full	2,688	10 %	268	10 %	268
1897	1	469	full	3,283	full	3,283	70 %	2,298
(1899)	1	400	full	2,800	full	2,800	90 %	2,520
(1900)	1	400	full	2,800	full	2,800	full	2,800
Fartyg	4	1,617	—	—	—	—	—	—
Godtgörelse	—	—	—	11,571	—	9,151	—	7,886

c) *Ångfartyg* om 1,500 ton och däröfver, byggda i utlandet 1891—1900.

Taxa: per ton och 1,000 mil, 50 öre på utrikes långfart.

Beräknad vägsträcka: 20,000 mil på utrikes långfart.

Fartyg.			Fall I.		Fall II.		Fall III.	
Byggda År.	Antal.	Total.	Förh. till full godtgö- relse.	Godtgö- relse- belopp i kr.	Förh. till full godtgö- relse.	Godtgö- relse- belopp i kr.	Förh. till full godtgö- relse.	Godtgö- relse- belopp i kr.
1891	1	1,503	full	15,030	10 %	1,503	10 %	1,503
1894	2	3,699	full	36,990	70 %	25,893	40 %	14,796
1895	1	2,049	full	20,490	90 %	18,441	50 %	10,245
1896	2	5,509	full	55,090	full	55,090	60 %	33,054
1897	2	4,094	full	40,940	full	40,940	70 %	28,658
(1898)	1	2,000	full	20,000	full	20,000	80 %	16,000
(1899)	2	4,500	full	45,000	full	45,000	90 %	40,500
(1900)	2	4,500	full	45,000	full	45,000	full	45,000
Fartyg	13	27,854	—	—	—	—	—	—
Godtgörelse	—	—	—	278,540	—	251,867	—	189,756

d) Segelfartyg om 1,000 ton och däröfver, byggda i utlandet 1891—1900, inga, åtminstone under åren 1891—1898.

Sammanräknas summorna, skulle godtgörelsen för år 1901 i de tre alternativa fallen ställa sig sålunda:

	Antal fartyg. St.	Ton.	Fall I.	Fall II.	Fall III.
Ångfartyg, byggda i Sverige	8	5,943	71,316	31,803	26,667
Segelfartyg, » »	4	1,617	11,571	9,151	7,886
Ångfartyg, » i utlandet	13	27,854	278,540	251,867	189,756
Summa	25	35,414	361,427	292,821	224,309

För sin del anser förslagsställaren det andra alternativet böra gifvas företrädet.

Enligt detta förslag och under antagande, att förhållandena år 1902 ej vore väsentligt afvikande från förhållandena år 1901, hvilket är legat till grund för beräkningen, skulle kostnaden blifva omkring 300,000 kr. det första året. Om man vidare antog, att den del af Sveriges flotta, som skulle erhålla godtgörelse, fördubblades under de 10 år, hvarunder systemet skulle vara i kraft (d. v. s. ökades med omkring 10 procent per år), skulle beloppets summa år 1912 hafva ökat till omkring 600,000 kr. Toge man medeltalet mellan 1902 och 1912 års summor, skulle den årliga godtgörelsen i medeltal under de 10 första åren uppgå till 450,000 kr. Då under de 10 därpå följande åren beloppet småningom skulle minskas, obetydligt under de 5 första, men mera under de 5 sista, för att efter en sammanlagd tid af 20 år upphöra, måste man, om alla 20 åren medräknades, antaga ett lägre årsmedeltal, t. ex. 400,000 kr. Godtgörelsens summa för alla åren skulle sålunda i rundt tal kunna beräknas till 8 mill. kr.

Då förslagsställaren kommit till en lägre summa än 1890 års komité, hade detta varit beroende därpå, att han dels på grund af den hufvudvikt, han fäst vid kombinationen med handelsns betjänande, till större delen riktat anordningen på den transatlantiska farten och endast för svenskbyggda fartyg föreslagit godtgörelse äfven på andra farvatten, samt främst därpå, att han antagit både högre tontalsgräns och lägre godtgörelsesiffra än sagda komité.

Årsgodtgörelsen skulle enligt det antagna alternativet under fem år blifva stående och därefter hastigare minskas än en-

ligt 1890 års förslag. I ett fall borde dock denna minskning kunna ytterligare uppehållas. Skulle ett fartyg under fem år hafva uppburit fartspenningar och därunder så skött sin fart, att det åtnjutit godtgörelse för minst 200,000 mil, borde det, om det eljest till följd af sin ålder vore till fortsatt godtgörelse berättigadt, under ytterligare två år uppbära full godtgörelse; under det åttonde året åter skulle godtgörelsen minskas till 90 procent, under det nionde till 70 procent och under det tionde till 50 procent, hvarefter all ersättning skulle upphöra. För aväga-bringande af regelbundna förbindelser mellan svensk och utländsk hamn, viktig för vår export, borde på särskild pröfning kunna bero, om fartspenningar skulle få uppbäras till högre belopp än det i allmänhet gällande.

Såsom *särskilda prestationer*, hvilkas utförande skulle, förutom fartens fullgörande, utgöra villkor för godtgörelsens åtnjutande, nämner förslagsställaren följande. Det borde åligga de rederier, som åtnjöte här ifrågavarande godtgörelse, att å fartygen medföra lärlingar i ett visst förhållande till fartygets tontal äfvensom att kostnadsfritt medföra agenter för svenska handelshus och kommersiella forskningsresande med deras profkollektioner å svenska varor. Därtill borde komma förande kostnadsfritt af post. Staten hade nu att, jämlikt 66 och 98 §§ sjölagen, vidkännas kostnader för hemförande af befälhafvare och besättning i de fall, hvarom där sägs, och hade ofta att vidkännas ej obetydliga kostnader för hemförande af sjömän och nödställda undersåtar, hvilka jämlikt §§ 85, 93, 94 och 97 konsulatförordningen af de förenade rikenas konsulter förpassades. Förslagsställaren ansåge det kunna åläggas fartyg, som uppbure den af honom föreslagna statsgodtgörelsen, att utan ersättning för resan medtaga dessa befälhafvare, sjömän och nödställda svenskar till hemlandet eller annan hamn, dit de af konsulerna förpassades. Ett ej obetydligt belopp skulle därigenom inbesparas för staten, medan olägenheterna för hvarje fartyg blefve föga afsevärda.

Naturligtvis borde ej närfartspenningar utgå för svenskbyggda fartyg, som åtnjöte långfartspenningar, och ej håller fartspenningar utgå för fartyg, för hvilka åtnjötes särskild subven-

tion, liksom ej håller för fiskefartyg, hvilka borde i särskild ordning uppmuntras, eller för dykeri- och bärgningsfartyg.

Godtgörelsesystemet skulle, enligt förslagsställarens mening, kunna handhafvas af kommerskollegium, och borde det för ändamålet nödiga beloppet äskas såsom förslagsanslag.

I enlighet härmed har i broschyren föreslagits följande hufvudgrunder till

Utkast

till

Förordning angående godtgörelse af statsmedel åt svenska rederier för viss fart och vissa prestationer.

§ 1.

För fullgörande af de skyldigheter, som i denna förordning bestämmas, må från och med år 1902 redare för svenska, under åren 1892—1911 byggda fartyg, som begagnas i utrikes handels-sjöfart, erhålla särskild godtgörelse af allmänna medel (*fartspenningar*).

Fartspenningar bestämmas med hänsyn till fartygs ålder, byggnadsort och afgiftspliktiga dräktighet, fartens utsträckning och antalet tillryggalagda nautiska mil.

§ 2.

Fartspenningar utgå för år, från och med året näst efter det, då fartyget infördes i fartygsregistret, till och med det år, hvarunder tio år förflutit från det fartyget byggdes, samt åtnjutas:

1) för fartyg, som användes i fart på utomeuropeiska eller vid Medelhafvet eller Svarta hafvet belägna europeiska orter och som har en afgiftspliktig dräktighet af: i *Sverige byggdt fartyg*, ångfartyg minst 500 och segelfartyg minst 300 ton samt *utrikes byggdt fartyg*, ångfartyg minst 1,500 ton och segelfartyg minst 1,000 ton (*långfartspenningar*);

2) för i Sverige byggdt fartyg, som användes i annan utrikes fart än den i mom. 1) angifna, dock ej norsk, och som har

en afgiftspliktig dräktighet af, ångfartyg minst 500 och segelfartyg minst 300 ton (*närfartspenningar*).

Närfartspenningar åtnjutas icke för fartyg, som uppbar långfartspenningar.

§ 3.

1. Fartspenningar utgå under de fem första åren efter det, hvarunder fartyget byggdes:

långfartspenningar

för fartyg, byggda i Sverige, med 60 öre

» » » utrikes » 50 »

närfartspenningar » 40 »

för ton af fartygets afgiftspliktiga dräktighet och 1,000 tillryggalagda nautiska mil.

För hvar och ett af de följande fem åren minskas fartspenningarna sålunda, att de utgå

för det sjätte året med 90 procent

» » sjunde » » 70 »

» » åttonde » » 50 »

» » nionde » » 30 »

» » tionde » » 10 »

af fulla fartspenningarna.

Fartyg, som under fem år uppburit fulla fartspenningar för 200,000 tillryggalagda nautiska mil, äger för sjätte och sjunde åren uppbära fartspenningarna oafkortade, under åttonde året 90 procent däraf, under nionde året 70 procent däraf och under det tionde 50 procent däraf.

2. Fartyg, hvilket senare än året näst efter det, då det byggdes, varder till fartspenningar berättigadt, inträder i afseende å fartspenningarnas belopp i den årsklass, som motsvarar fartygets ålder vid det tillfället.

3. På särskild pröfning af Konungen beror, huruvida redare, som åtager sig att, efter uppgjord plan, med till fartspenningar berättigade fartyg uppehålla regelbunden förbindelse på bestämde, förut kungjorda tider mellan svensk och utländsk hamn, af vikt för Sveriges export, må för fartygen uppbära fartspenningar till högre belopp än i mom. 1 och 2 är sagdt.

§ 4.

Fartspenningar må ej åtnjutas

- a) för fartyg, hvars redare af allmänna medel åtnjuter subvention med visst belopp för fartygets användande i viss fart;
- b) för fartyg, som är afsedt för fiske och för sådant ändamål uteslutande användes;
- c) för dykeri- och bärgningsfartyg.

§ 5.

För åtnjutande af fartspenningar åligger fartygs redare

- 1) att å fartyget, utöfver full bemanning enligt sjölagen, kostnadsfritt medföra för en afgiftspliktig dräktighet af 1,000 ton eller därunder en lärling, och för hvarje fullt 1,000 ton däröfver ytterligare en lärling;
- 2) att kostnadsfritt medföra med stipendium af statsmedel resande handels- och exportagenter samt af dem intill 50 kg. medförda varuprof, äfvensom för handels och sjöfartens syften efter offentligt uppdrag resande tjänstemän;
- 3) att utan godtgörelse för passage fortskaffa befälhafvare, sjöfolk och nödställda svenska undersåtar, som på allmän bekostnad af konsulerna förpassas att med fartyget medfölja; samt
- 4) att utan godtgörelse fortskaffa ej mindre postförsändelser enligt uppdrag af generalpoststyrelsen, än äfven medföljande posttjänstemän.

§ 6.

Antalet under utrikes sjöresa tillryggalagda nautiska mil beräknas efter direkta väglängden sjöledes mellan fartygs afgangsort och bestämmelseort eller, om resan slutar i nödhavn, mellan afgangsorten och nämnda havn.

Fartspenningar beräknas, vid resa från Sverige till utrikes ort, från den sista svenska havn, hvarifrån fartyget afgår, och, vid resa till Sverige från utrikes ort, till den första svenska havn, hvartill fartyget ankommer.

Anlöpes under resa nödhamn, orderhamn eller karantänsplats, anses sådan hamn eller plats icke som afgangsk- eller ankomstort.

Befinner sig vid ingången af år 1902 fartyg, för hvilket fartspenningar må atnjutas, ute å öppna sjön, skall afståndet i nautiska mil mellan den hamn, hvarifrån fartyget näst därförinnan afgått, och den hamn, hvartill detsamma näst därefter ankommer, fördelas efter förhållandet mellan det antal dagar, som förflutit från afgangsdagen till årsskiftet, och det antal dagar, som förflyter därifrån till ankomstdagen; och varda med ledning därpå fartspenningarna bestämda. Enahanda beräkningsgrund skall ock tillämpas i det fall, att vid ett efterföljande årsskifte fartyg befinner sig ute å öppna sjön.

§ 7.

Har fartyg, för hvilket fartspenningar atnjutas, gått förloradt, beräknas dessa efter direkta väglängden sjöledes mellan afgangsorten och det ställe, där förlisningen timade. Kan det ställe ej tillförlitligen utrönas, skall fartyget anses hafva tillryggalagt hälften af väglängden mellan afgangsorten och uppgifna bestämmelseorten.

§ 8.

De för tillämpningen af dessa stadganden nödiga närmare föreskrifter, så ock tabell öfver beräknade afstånd från hamn till hamn, meddelas af Konungen.

**Komiténs
uttalande.**

Komitén behandlar det föreliggande ämnet så, att först upptages till granskning frågan, huruvida och i hvad mån statsunderstöd må erfordras för tillförsäkrande åt den utrikes handeln af regelbundna sjölägenheter till de oss närmast liggande marknadsfälten, och därefter, på sätt ock det nådiga uppdraget gifver vid handen, särskildt det vidare gående spörsmålet om behovet af statsunderstöd för åstadkommande af regelbundna sjöväga förbindelser med aflägsna länder.

Linierna på Danmark, Tyskland och England.

I det förra afseendet vill det synas komitén, som icke något vore att anmärka med hänsyn till våra kommunikationer med *Danmark*. På detta land gå i regelbundna turer ångfartyg såväl vid Öresund som mellan Sverige och norra Jutland, och något kraf på en direkt förbindelse med hamnarne i mellersta och södra Jutland eller på Fyen har åtminstone icke gjort sig hördt, om också en sådan förbindelse skulle kunna öppna större utsikter för vidgande af vår export på den danska marknaden, från hvilken våra artiklar alltför lätt undanträngas af Tysklands.

Beträffande den föreslagna direkta linien på Island torde komitén nedan få uttala sig.

Hvad de direkta förbindelserna med *Tyskland* och *Storbritannien* vidkommer, synes det komitén väl önskligt, om dessa förbindelser kunde i högre grad, än nu är fallet, ledas öfver på svensk köl, men komitén finner sig dock sakna tillräckligt fog för att i sådant hänseende nu påkalla statens mellankomst.

Våra förbindelser med Finland och Ryssland.

Större orsak till anmärkningar erbjuda våra förbindelser i öster, såväl med *Finland* som med *Östersjöprovinserna och det öfriga Ryssland*.

Enligt den statistiska utredning, som är meddelad i Bihang IV till komiténs betänkanden, representeras Sveriges *handelsomsättning* med Finland och Ryssland under perioden 1875—1898 af följande siffror.

A) *Med Finland:*

År.	Import.	Export.	Summa varuom-
	Kr.	Kr.	sättning.
			Kr.
1875	4,639,229	4,196,585	8,835,814
1880	8,777,092	5,088,522	13,865,614
1885	7,842,956	5,204,971	13,047,927
1890	6,980,992	7,906,916	14,887,908
1895	5,626,727	6,889,590	12,516,317
1896	5,937,878	8,123,128	14,061,006
1897	7,791,415	9,884,693	17,676,108
1898	8,114,075	11,424,388	19,538,463

B) *Med Ryssland:*

År.	Import.	Export.	Summa varuom-
	Kr.	Kr.	sättning.
			Kr.
1875	13,583,066	1,441,591	15,024,657
1880	17,454,118	2,012,200	19,466,318
1885	29,869,427	2,181,344	32,050,771
1890	22,737,119	3,939,753	26,676,872
1895	14,128,415	4,402,529	18,530,944
1896	17,329,569	5,213,528	22,543,097
1897	19,361,220	5,162,109	24,523,329
1898	18,972,044	5,686,976	24,659,020

Enligt den officiella statistikens redogörelse för *importen* från Finland och Ryssland år 1898, utgjordes densamma af följande varor:

A) *Från Finland:*

	Kronor.
Trävaror.....	3,047,852
Spannmål.....	815,801
Kautschuk.....	532,581
Smör.....	450,088
Kött.....	441,374
Fartyg och båtar.....	368,415
Kreatur.....	265,429
Papp.....	248,958
Öfriga varor.....	1,944,983
	Summa 8,115,481.

B) *Från Ryssland:*

Spannmål.....	10,531,322
Kli.....	1,731,474
Oljor.....	1,008,672
Kautschuk.....	984,864
Oljekakor.....	806,784
Frö (hufvudsakligen lin-).....	767,370
Ägg.....	740,917
Ben, arbetadt, bennjöl.....	579,370
Trävaror.....	424,499
Fartyg och båtar, angfartyg.....	369,500
Hampa.....	338,205
Lin.....	244,241
Öfriga varor.....	444,826
	Summa 18,972,044.

Sveriges *export* till Finland och Ryssland har, enligt uppgifter om dessa länders import (se Bih. IV, sid. 160—161), år 1897 utgjort:

A) *Till Finland:*

	Kronor.
Järn och stål, oarbetadt.....	956,343
Landbruksmaskiner.....	907,593
Arbeten af järn och stål.....	794,409
Industri- och diverse maskiner.....	702,615
Hudar och skinn.....	523,361
Lokomotiv.....	370,165
Fisk.....	279,660
Böcker.....	259,138
Malm.....	238,059
Lervaror.....	232,638
Öfriga varor.....	3,283,580
	Summa 8,547,561.

B) *Till Ryssland:*

	Kronor.
Järn och stål, oarbetadt.....	2,145,834
Tegel och lervaror.....	847,857
Landbruksmaskiner.....	722,783
Sill.....	681,556
Föremål af metall.....	634,195
Cement.....	630,251
Vitriol.....	367,337
Sten, oarbetad och arbetad.....	324,883
Telegraf- och telefonapparater.....	311,278
Öfriga varor.....	1,197,319
	Summa 7,863,293.

De till komitén remitterade framställningarna i afscende å de ifrågavarande förbindelserna äro talande utslag af det otillfredsställande skick, hvori dessa förbindelser befinna sig, för så vidt man håller för ögonen det sakförhållandet, att vi i öster skulle kunna tillvinna oss en marknad nog stor att upptaga en afsevärdt större export af de artiklar, vi kunna tillverka, än vår export-

industri för det närvarande åstadkommer. Och dessa framställningar, om de ock framburits eller understöds af korporationer och myndigheter med kompetens att i saken yttra sig och om de också hvila på en bred bas af uttalanden från representanter för exportkraftiga bruk och fabriksanläggningar, äro dock icke de enda yttranden angående utsikterna för oss på marknaden i öster, som blifvit offentligen framförda till de myndigheter, som inom sin verksamhetskrets hafva omsorgen om vår utrikes handels främjande. Tvärtom hafva de handelsstipendiater, som man med riktig blick för saken utskickat till Ryssland, ganska samstämmigt uttalat sig för att här vore ett fält att upparbeta. Men samtidigt hafva de också för vinnande af detta mål uppställt dels samma förutsättning, som i sagda framställningar framburits, eller nödvändigheten af regelbundna och direkta förbindelser till grannlanden i öster med lägre frakter än de, som fordras af den nuvarande trafikens uppehållare, de finska rederierna, dels äfven den förutsättningen, att våra exportörer låte ej blott agenter med samma erfarenhet, energi och driftighet som våra tyska konkurrenter undersöka och beresa den ryska marknaden, utan ock för sig uppställde och sedermera också följde regeln att med snabbhet och precision effektuera de order, agenterna upptoge.

Dessa sista förutsättningar höra icke till detta sammanhang, men hvad förbindelserna angår, instämmer komitén till fullo däri, att i detta fall en brist föreligger att afhjälpa och ett behof att fylla. Frågan blir då, om linierna kunna åstadkommas utan statens hjälp och, därest detta ej är händelsen, om och i så fall på hvad sätt staten skall gifva det nödiga ekonomiska stödet.

*Gefle—Finland
—Ryssland.*

Därvid riktar sig komitén först till frågan om förbindelsen mellan det södra Norrlands exportområde och motliggande del af Finland samt de trakter af Finland och Ryssland, till hvilka en linie från sagda svenska utgångspunkt lämpligen kan anknytas. Det är i framställningen från Gefle utredt, att såväl inom orten som i det motliggande Finland råder liflig önskan om en regelbunden förbindelse på denna led; men, detta oaktadt, torde det genom hvad i saken blifvit anfördt få anses ådagalagdt, att förbindelsen med hänsyn till den förlust, företaget i början beräknats

medföra, icke skulle komma till stånd utan offentligt understöd. I detta hänseende bör jämväl beaktas, att det här afsedda företaget näppeligen skulle undgå att påverkas af den gynnsammare ställning, det subventionerade finska ångfartygsaktiebolaget intager. Under sådana förhållanden synes det komitén hufvudsakligen vara att undersöka, om det af linien förväntade gagnet för vår export motsvarar den ekonomiska uppoffringen för staten.

Planen upptager, såsom i det föregående (sid. 24) redan är utförligare omförmäldt, en förbindelse å linien Gefle (Harnäs)—S:t Petersburg (via Hangö)—Björneborg (Räfsö)—Gefle, och farten skulle uppehållas af ett ångfartyg om 270 registerton och 100 nominella hästkrafter samt lastande omkring 450 ton, inberäknadt eget kolförråd. Det har vidare beräknats, att ångfartyget skulle kunna göra 12 resor mellan Gefle och S:t Petersburg (via Hangö) samt Björneborg och retur under sommarmånaderna samt 18 turer mellan Gefle (Harnäs) och Björneborg (Räfsö) under vintermanaderna.

Hvad som skulle genom realiserandet af denna plan vinnas vore först och främst en lämplig utfartsväg för den industrikräftiga Dalabyggdens samt Gestriklands, Bergslagerernas och norra Upplands exportster; och det allt mera kännbara behovet af en sådan utfartsväg har vitsordats från håll, hvilkas uttalanden måste väga tungt, nämligen flera af vårt lands största järnbruk. För denna export — hufvudsakligen maskiner, redskap o. d. — är det särskildt af stor vikt att kunna undgå en längre landsvägstransport än nödigt. Man har vidare redan visat allvarlig tendens att för dessa artiklar söka den östra marknaden. Å andra sidan skulle från Finland kunna i returfrakter vinnas landtmannaprodukter m. m., till pris, som kunde lätta de stegrade lefnadskostnaderna för ortens befolkning. Trafikleden skulle sålunda utan tvifvel komma att i flera hänseenden lända stora delar af vårt land och därigenom också landet i dess helhet till gagn.

Huru ater den uppgjorda planen ekonomiskt skulle komma att realiseras, är däremot vanskligare att bestämdt förutsäga.

I den ursprungliga rentabilitetsberäkningen upptogos de årliga omkostnaderna till 79,440 kronor, medan inkomsten af trafiken antogs blifva 54,900 » , hvadan alltså skulle uppstå en årlig förlust af... 24,540 kronor, hvaraf mindre än $\frac{2}{3}$ eller 15,000 kronor ifrågasattes såsom statsanslag. Då man, med afseende å hvad till stöd för höjning af sistnämnda belopp till 25,000 kronor anförts, måste vara berättigad att lägga skillnaden, 10,000 kronor, på omkostnaderna, skulle alltså dessa stiga till 89,440 kronor, hvilket, med antagande att fraktinkomsten blefve den beräknade, skulle å företaget medföra en totalförlust af 34,540 kronor.

Höjningen af statsbidraget har nämligen motiverats med de under tiden efter den första framställningen stegrade prisen på ångfartyg och de ökade driftkostnaderna; men härpå läser icke kunna byggas förhoppningen om större offervillighet inom orten, då samtidigt icke någon förbättring i planen vidtagits. Då för öfrigt bristen kan blifva större än den beräknade och den ytterligare bristen icke bör komma statsverket vid, synes, därest statsunderstöd skall lämnas, icke något vara att mot det föreslagna beloppet erinra, under förutsättning att de uppgjorda kalkylerna äro i hufvudsak riktiga.

I afseende å företagets utförande måste komitén här erinra därom, att vår traktat med Ryssland icke hindrar aflämnandet af delar utaf i Sverige intagen last på flera anlöpningsstationer i Finland och Ryssland eller intagande af last på flera orter i dessa länder för att lossa i Sverige. Det är aflämnandet på en ort i det främmande landet af de på en annan ort i samma land intagna varor, som afses med förbudet att idka kustfart. Planen, sådan den uppgjorts, står således icke i strid med gällande traktatsbestämmelser, och faktiskt har redan sådan trafik mellan finska hamnar opåtaladt ägt rum med svensk båt.

Då, på grund af hvad ofvan anförts, enligt komiténs mening giltiga förutsättningar för statsunderstöd i förevarande fall äro för handen, har komitén varit enig i att i hufvudsak tillstyrka statens mellankomst för den ifrågavarande liniens åstadkommande och upprätthållande, hufvudsakligen i enlighet med den uppgjorda planen. Dock bör det kontrakt, som å statens

vagnar varder med vederbörande rederi afslutadt, afse åtminstone tre år i sänder, så att man ej löper fara att alltför snart se den öppnade leden åter stängd.

Komitén hemställer alltså,

1) att till uppehållande, hufvudsakligen enligt ofvan angifna plan, af regelbunden ångfartygsförbindelse på en linie Gefle (Harnäs)—S:t Petersburg (via Hangö)—Björneborg (Räfsö)—Gefle må anvisas statsmedel till belopp af högst 25,000 kronor årligen, att utgå under de villkor och de närmare kontroller, som må pröfvas erforderliga.

Men huru viktig denna linie än måste anses vara, är den dock icke tillräcklig för att fylla vårt behof af förbindelser med Ryssland. Exporten på detta land och än mera de exportmöjligheter, som åt detta håll öppna sig, omfatta äfven andra artiklar än sådana, som äro föremål för afsättning på det industriområde, hvars naturliga utfartsväg går öfver Gefle. Det har upplysts, dels att åtskilliga svenska produkter, ej blott järn, stål, maskiner och redskap, utan ock cement och tegel samt separatorer, ångturbiner, elektriska glödlampor, pappers- och trämassa, redan hafva en stadgad och betydande afsättning på Rysslands östersjöländer och dess inre delar, dels också att, om bland andra förutsättningar den, som afser regelbundna direkta förbindelser, uppfylldes, vår afsättning på dessa trakter skulle kunna än vidare utvecklas. Det är detta viktiga syfte, komitén ville, liksom Järnkontoret, se realiseradt, och den har därför sökt tillse, huruvida detta mål kunde nås utan alltför stora oppoffringar. Icke håller här kan den enskilda företagsamheten vara nog.

Med stöd af de handlingar, som varit för komitén tillgängliga, anser komitén behofvet af förbindelsen ådagalagdt, hålst bland de industriella anläggningar, som skulle få fördel af förbindelsen, märkas flera, som representera en betydande export.

Äfven detta företag skulle antagligen komma att påverkas af det finska ångfartygsaktiebolagets gynnsamma konkurrens-

villkor, och ett handtag för dess bringande till stånd torde äfven af detta skäl vara oundgängligen nödvändigt.

Ett ytterligare skäl för en sådan förbindelses anordnande är, att de nuvarande fraktsatserna mellan Sverige och Ryssland äro orimligt höga och ungefär enahanda som mellan Amerika och Ryssland.

För ändamålet torde erfordras en reguliär förbindelse med 2 medelstora ångfartyg om 4—500 ton minst en gång i veckan hela året om från Stockholm till Reval och under sommarmånaderna jämväl till S:t Petersburg, och borde sasom villkor för subvention framför allt uppställas regelbundenhet i båtarnes afgangstider, hvilket också föranleder det villkoret att den eller de båtar, som uppehålla vintertrafiken, äro byggda för isbrytning.

Beträffande liniens hufvudsakliga angringspunkt i Ryssland, vill komitén emellertid uttala, att dennas definitiva bestämmande också måste blifva beroende på, huruvida den är lämplig såsom anknytningspunkt till det ryska centrala järnbanenätet. Men därest den i Reval utmynnande banans förbindelse med sagda järnvägsnät befines fullt tillfredsställande, har onekligen Reval åtskilliga förutsättningar framför de andra ryska hamnar, som kunna ifrågakomma. Reval är den närmaste ryska hamnen, och då komitén betraktar linien såsom en sammanknytning öfver Östersjön af de svenska och ryska järnvägsnäten, men icke såsom ett rederiföretag, bör gifvetvis linien, så betraktad, förläggas öfver den kortaste sjösträckan. Reval har vidare en god och största delen af året tillgänglig hamn, och slutligen erbjuder liniens dragande till Reval godt tillfälle till utsträckning af densamma till S:t Petersburg för gods, bestämdt till denna stad och de delar af Ryssland, som därifrån lättast förses. En sådan utsträckning bör gifvetvis äga rum åtminstone sommartiden, då sjöfarten på S:t Petersburg kan utan hinder uppehållas.

Såsom hufvudsaklig ändpunkt föreslår alltså komitén under nyss angifna förutsättning Reval.

Angående sättet för förbindelsens åstadkommande har komitén tänkt sig, att, efter förhandlingar mellan de svenska och ryska järnvägsförvaltningarna rörande trafikens anordnande, bör med vederbörande rederi för en tid af minst tre år i sänder af-

slutas kontrakt, upptagande bestämda villkor rörande båtarnes beskaffenhet, afgangstider m. m., och borde trafiktaxorna också underkastas Kungl. Maj:ts pröfning och fastställelse.

Hvad det erforderliga årliga statsunderstödet belopp beträffar, är det vanskligt att på frågans nuvarande stadium afgifva ett bestämdt förslag. För att emellertid angifva något belopp såsom exponent för det gagn, komitén anser vara att hämta af denna linie, tror sig komitén, med stöd af approximativa beräkningar, kunna sätta beloppet till minst 75,000 kronor, hvarvid komitén ej underlåter erinra om det ekonomiska resultatet af den ofvan omförmälda Vestervik—Libau-routen, för hvilken, ehuru förbindelsen uppehölls med allenast ett ångfartyg, det svenska statsunderstödet af 25,000 kronor visade sig vara så långt ifrån tillräckligt, att det ifrågavarande ångbåtsbolaget i sin framställning angående fortsatt understöd ansåg sig böra hemställa om ett årligt belopp af 54,000 kronor.

Komitén hemställer alltså,

2) att, till uppehållande, hufvudsakligen enligt ofvan angifna plan, af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Stockholm och Reval, eventuellt S:t Petersburg, må anvisas statsmedel till belopp, som finnes erforderligt och som af komitén upptages till 75,000 kronor årligen, att utgå under de villkor och de närmare kontroller, som må pröfvas behöfliga.

Då komitén härefter upptager frågan om subvention till dansk linie på Island för regelbundet anlöpande af Halnstad, förbiser komitén visst icke angelägenheten af att åt oss bevara den export af svenska varor, som äger rum till ön, och att denna export liksom all annan gifvetvis gynnsamt påverkas af en direkt förbindelse mellan produktions- och afsättningsorterna. Härvid får icke håller förbises förbindelsens betydelse för importen från Island af fiskeprodukter och ull. Men mot att tillstyrka en direkt subvention för ändamålet åt den danska linien hyser komitén samma betänkligheter, som franburits med hänsyn till särskilda lättnader för den dansk-ostasiatiska linien vid trafik på Göteborg. Komitén har sökt tillgodose all transatlantisk fart

Islandsrouten.

genom att i sitt utlåtande V. Sjöfartsafgifter (sid. 44, 57 och 68) för denna fart föreslå ett med hänsyn till intagen och lossad last ändradt sätt för beräkning af vissa sjöfartsafgifter, och komitén anser icke någon betänklighet böra möta mot att denna förman komme att gälla äfven fart på Island. Komitén vill alltså, i anledning af den nu från handels- och sjöfartsnämnden i Halmstad gjorda framställningen, hemställa,

3) att, därest hvad komitén föreslagit om sättet för utgörande vid viss transatlantisk fart af fyr- och båkafgift, tonafgift till sjömanshusen och hamnafgifter vinner nådigt afseende, enahanda bestämmelser måtte tillämpas beträffande dessa afgifters beräkning vid fart på Island.

Härefter återstar i förevarande ämnen för komitén att uttala sig rörande statens medverkan för åstadkommande af regelbundna transportlägenheter sjöledes mellan svenska och transatlantiska hamnar.

*Förbindelser med
transatlantiska
länder.*

Om särskilda åtgärder synts af nöden för att åt handeln bereda lämpliga vägar på de närmare farvattnen, är detta än mera påkalladt, då det gäller förbindelserna med aflägsna marknadsfält.

Långt mera än tillföre framstår för närvarande nödvändigheten för Europas industriidkare att uppsöka transoceanska marknadsfält för att därigenom erhålla den vinstgivande afsättning af sina alster, som svårigen kan vinnas på den öfverfyllda europeiska marknaden. Ett nödvändigt villkor för att med framgång kunna uppträda på dessa transoceanska marknadsfält är emellertid direkta förbindelser mellan ursprungs- och afsättningsländerna, ty den i och för sig dyrbara transporten har svårt att utvärda det tillägg i kostnader och de olägenheter i öfrigt, som förmedlas af en varuomlastning å något af de stora europeiska skeppningscentra. Dessa olägenheter ligga i öppen dag. Genom en dylik omlastning vållas ökning i fraktkostnaden och tidsutdräkt samt däraf följande svårighet att på utsatt tid fullgöra leveranser. Härtill komma magasineringskostnader och platshyror, svårkontrollerade uppmätningar, fara för att godset skall skadas vid omlastningarna, som icke alltid kunna öfvervakas af godsägaren eller hans ombud, m. m. Detta gäller naturligen äfven

beträffande införseln från transoceanska länder till Europa af kolonialvaror och för industrin behöfliga råämnen m. m.

Det gifna målet är här att undvika mellanhänder och bringa konsumenter och producenter i så omedelbar förbindelse med hvarandra, som öfverhufvud är möjligt.

Det är med insikt härom, som man, efter hvad redan är anfördt, i andra länder, där den enskilda företagsamheten visat sig icke mäktat att på önskvärdt sätt föra industrin och handeln framåt, lämnat subvention för direkta transatlantiska förbindelser.

Hvad särskildt vårt land angår, är det gifvet, att de ogynnsamma förhållanden, hvarom ofvan talats, skola framträda synnerligen skarpt. Detta är en följd först och främst af den längre transport och den redan däraf ökade kostnad, som föranledas af vårt lands aflägsenhet i förhållande till de stora europeiska skeppningscentra och som alltså ställer oss i sämre läge än de af våra konkurrenter, hvilka hafva dessa skeppningscentra till utgångspunkt för handelsoperationer på de transoceanska länderna. Vidare är att märka, det vårt land, med sitt i norr och söder långsträckt läge och sina mot tvänne haf vända kuster, icke har någon för landets in- och utförsel gifven saulingspunkt, där exporten och importen kunna hopdragas för att fylla stora skeppsrum.

Af dessa och andra för vår handelsrörelse bestämmande förhållanden uppstå helt naturligt svarigheter att fylla de för ett gynnsamt resultat nödvändiga villkoren, att *dels* exportgods må finnas att på bestämda tider afhämta, *dels* fartygen må kunna i de främmande hamnarna erhålla tillräckliga varumängder såsom återfrakt.

Det vill under sådana omständigheter icke synas opakalladt, att staten träder emellan för att utjämna den olikställighet i konkurrensvillkor, som förefinnes mellan Sverige och de transatlantiska afsättningsfälten närmare liggande länder.

Att behovet för vårt land af direkta transatlantiska förbindelser börjar blifva allt mera trängande, framgår bland annat däraf, att äfven den utländska företagsamheten börjat på detta område göra sig gällande. Komitén erinrar i detta afseende om de fränställningar rörande ändrad grund för beräkning af vissa sjöfartsafgifter, som å tvänne utländska rederiers vägnar inkommit (jfr sid. 22—23 i det föregående). Hvad våra grannländer vidkommer,

hafva såväl från Danmark, där Köpenhamns frihamn gifvit anledning till ett lifligare transatlantiskt varubyte, som från Tyskland direkta transoceanska förbindelser anordnats. Allt detta bör vara ägnadt att hos oss skärpa blicken för att här ligger fara i dröjsmalet och att vi endast genom att rycka upp oss till en kraftanstängning kunna ännu hoppas på att vinna terräng på det af de redan inarbetade utländska linierna ockuperade handelsområdet. Och här ena sig åter handelns intressen med sjöfartens. Väl kan det synas likgiltigt för handeln, om varuförseln sker på svensk eller utländsk köl, men det är gifvet att, därest staten skall understödja en transportled, det näppeligen bör ifrågakomma att sälunda uppmuntra ett utländskt rederi, hvilket icke lika lätt kan tillhållas uppfylla de föreskrifna villkoren, som ett rederi lydande under svensk domvärjo. Och då det just är dessa här afsedda router, som kräfvat stora moderna fartyg, är det tydligt, att sådana fartyg komme att tillföras vår flotta genom subvention åt svenska transatlantiska linier. Det är för öfrigt klart, att handeln äfven kan vid atskilliga politiska förvecklingar, som icke direkt vidkomma oss, tryggare betjänas af inhemska än af utländska rederier.

Komitén vill härmed icke förneka, att en sammanslutning mellan nationer med tämligen ensartade betingelser i syfte att få till stand regelbundna transportleder, där fartygen ej kunna fyllas af blott ett lands export- och importgods, ju kan erbjuda atskilliga fördelar framför fullständig saknad af sådana linier. Också har komitén funnit tillmötesgående kunna i detta afseende visas i ganska hög grad genom de förslag om vissa sjöfartsavgifters beräkning vid transatlantisk fart, som af komitén framlagts. Härvid hade komitén just den dansk-ostasiatiska linien i ögonsikte, ty en enbart svensk linie på Ostasien skulle antagligen blifva alltför kostsam för att kunna åvägbringas redan nu, innan Orientens efterfrågan af vara varor hunnit att genom agenter och varusändningar öfver nämnda linie upparbetas. Men om en svensk-ostasiatisk linie ännu hufvudsakligen är en framtidshägring, finnes det andra linier, för hvilkas upptagande under svensk flagga tiden borde kunna anses mogen.

Till ledning för frågans bedömande meddelas å de nästföljande sidorna 82 och 83 en statistisk öfversikt af Sveriges maritima och kommersiella samfärdsel med de olika marknadsområden, till hvilka det synes kunna ifrågakomma att anordna direkta linier med stöd af statsmedel, därvid det asiatiska området också medtagits.

Det må dock påpekas, att statistiken icke gifver ett tillfyllestgörande uttryck för det verkliga varuutbytet mellan länder, som icke stå i direkt förbindelse med hvarandra, i det den i regel upptager varorna såsom införda från eller utförda till det land, hvarifrån eller dit de närmast föras. Denna reservation är af vikt att hafva i minnet, då man vill draga slutsatser af den ifrågavarande tabellen. Emellertid framgår af bland annat berättelserna från våra konsuler i aflägsna länder, att upprättandet af regelbundna linier med Sverige är ett oeftergifligt villkor för vår exports ledande till de marknadsfält, där desse konsuler verka. Det är hög tid, att det ideligen framhållna behovet häraf upptages till pröfning och att ej ropen vidare förklinga ohörda.

Naturligtvis är det icke möjligt att få på en gang upprättade alla de regelbundna transportlägenheter, hvilka vore för handels utveckling önskliga. Det gäller att först söka bringa till stand dem, af hvilka det största gagnet, så vidt bedömas kan, vore att hämta. I detta afseende har komitén trott sig böra sätta i främsta rummet linier mellan Sverige och Amerika. Därefter framhåller komitén önskvärdheten däraf, att, då omständigheterna sådant medgifva, upprättas en linie på Ostasien, kombinerad med anlöpandet af vissa medelhafshamnar.

Hvad först angår *Amerikalinierna*, erinrar komitén om den i det föregaende (sid. 18—19) omförmälda framställningen beträffande en linie på Södra Amerika, hufvudsakligen La Plata-länderna. Sedan den tiden, år 1890, hafva emellertid förhållandena ändrats. I detta afseende har inom komitén anförts hufvudsakligen följande:

Hvad man 1890 ansett för ett lämpligt fartyg med tillfredsställande anordningar för lossning och lastning vore icke mera tillfyllestgörande, och utvecklingen vore på detta område icke afslutad. Det vore därför af vikt att räkna med goda och tidsenliga lastångfartyg, lämpade för den uppgift, de här skulle erhålla.

Öfversikt af Sveriges maritima och kommersiella

	Medelhafsländerna (utom Frankrike).		Kaplandet, Östra och Vestra Afrika.	
	1875—79 i medeltal per år.	1893—97 i medeltal per år.	1875—79 i medeltal per år.	1893—97 i medeltal per år.
Sjöfartsrörelsen.				
Till Sverige ank. och därifrån afgångna fartygs tontal	93,866	169,948	11,894	95,877
» » » » » » ångfartygs »	4,919	133,740	—	6,318
» » » » » » segelfartygs »	88,947	36,208	11,894	89,559
Ankomna och afg. fartygs af svensk nationalitet »	38,584	40,913	6,670	16,764
» » » » » » utländsk »	55,282	129,035	5,224	79,113
Till Sverige ankomna lastade fartygs tontal	31,036	43,509	110	58
Från » afgångna » » » »	59,726	124,625	11,679	95,531
Handeln.				
Importen till Sverige kronor	2,389,270	3,075,301	72,677	787
Exporten från Sverige »	3,331,467	5,690,684	559,134	5,256,476
Summa varuomsättning »	5,720,737	8,765,985	631,811	5,257,263
Exporterade trävaror ¹⁾ »	2,855,579	4,521,728	441,434	6,172,796
Exporterad järn och stål ¹⁾ »	173,198	319,943	—	19,474
Exporterad tjära ¹⁾ »	87,389	853	2,156	385
Exporterad trämassa ¹⁾ »	—	355,300	—	—
Exporterade tändstickor ¹⁾ »	—	—	16,375	78,165

¹⁾ Uppgifterna om de särskilda varorna hänföra sig till de bestämda åren 1875 och 1897.

sambärfärdsel med vissa marknadsområden.

Södra och Östra Asien.		Norra och Mellan-Amerika.		Brasilien och La Plata-länderna.		Australien.	
1875—79 i medeltal per år.	1893—97 i medeltal per år.	1875—79 i medeltal per år.	1893—97 i medeltal per år.	1875—79 i medeltal per år.	1893—97 i medeltal per år.	1875—79 i medeltal per år.	1893—97 i medeltal per år.
1,198	1,756	31,152	129,158	8,093	22,955	19,446	12,555
35	1,539	784	93,564	—	5,014	—	—
1,163	217	30,368	35,594	8,093	17,941	19,446	12,555
461	186	6,574	3,765	3,733	5,660	7,367	1,258
737	1,570	24,578	125,393	4,360	17,295	12,079	11,297
705	397	20,126	83,653	2,461	8,752	114	227
308	1,359	5,610	25,106	5,559	13,991	19,045	12,328
332,040	296,947	6,893,532	10,309,741	2,018,493	1,600,686	26,320	6,032
33,072	38,076	870,930	331,439	354,937	745,040	897,975	623,991
365,112	335,023	7,764,462	10,641,180	2,373,430	2,345,726	924,295	630,023
—	—	—	—	240,624	396,799	906,994	1,017,923
—	—	1,098,031	102,578	141,180	—	—	—
—	—	—	—	—	—	352	—
—	—	—	23,330	—	178,253	—	—
—	—	—	13,644	3,750	—	—	—

Vidare borde det icke ifrågakomma att använda så små fartyg, som år 1890 ifrågasatts, med omkring 2,000 à 2,500 tons last-drygheit. Så beskaffade fartyg kunde icke numera anses för ifrågavarande linie ändamålsenliga, än mindre ägnade att bestå i den täflan, som på detta område för närvarande ägde rum. Det erfordrades fartyg om åtminstone cirka 4,000 tons död vikt, och trafiken borde uppehållas med minst två sådana fartyg, särskildt byggda för ändamålet.

Hvad angår fartplanen för liniens upprätthållande har ifrågasatts, att en ångbåt skulle expedieras på bestämd dag hvarannan månad från Göteborg, eventuellt Stockholm, till Buenos Aires, eventuellt Montevideo. Samtidigt skulle expedieras en ångbåt från Buenos Aires, eventuellt Montevideo, via Rio de Janeiro till Sverige.

Jämte denna linie har komitén uppställt en linie på Nordamerika såsom företrädesvis önskelig. Det har synts komitén antagligt, att vårt varuutbyte med denna världstrakt är så betydande, att det åtminstone ganska snart borde kunna mata en direkt linie dit. Här är kanske allra mest i ögonen fallande, huru missledande statistiken är, ty varuförseln till och från Nordamerika instickes till största delen i statistiken öfver samfärdseln med engelska hamnar, Antwerpen och Hamburg. För denna linie har komitén trots planen böra omfatta en direkt route mellan Göteborg (Stockholm) och Newyork med minst två för godstrafik företrädesvis lämpade angfartyg om minst 4,000 tons död vikt, hvilka borde expedieras en gång hvarannan månad i hvardera riktningen.

Då det med afseende å denna linie synts komitén angeläget att förvissa sig om, huruvida fördelaktig plats i Newyorks hamn kunde beredas för fartyg, som uppehölle den ifrågavarande trafiken, och huruvida utsikt funnes att för godsbefordran med genomgående frakter mellan Sverige och det inre Amerika kunna träda i samtrafik med något af de stora järnvägsbolagen i Newyork, har komitén hos svenske och norske konsuln i Newyork begärt upplysning i ämnet. Till svar härå meddelade konsuln i skrifvelse af den 13 april 1900, att hvad först och främst förvärfvandets af hamnplats beträffade, sådant lämpligast skulle kunna ske genom att i förening med annan linie förhyra docka (pier), där

plats för de svenska båtarne å vissa tider kunde stå öppen. Det syntes nämligen för en fraktlinie, som den ifrågavarande, vara hvarken nödvändigt eller ens i ekonomiskt hänseende möjligt att halla egen docka (pier), då hyran för en sådan belöper sig till 40 à 60,000 dollars om året. Med järnvägsbolagen i Newyork kunde förbindelser lämpligen inledas endast genom fast agent på platsen, hvilken borde vara väl bekant med fraktmarknaden och därmed sammanhängande förhållanden. Tillika meddelade konsuln, att en i befraktningsaffärer väl bevandrad person, som själf varit betänkt på att upprätta en mera regelbunden förbindelse med skandinavisk hamn jämte S:t Petersburg, då behovet däraf allt mera börjat göra sig kännbart, förklarar att han hyste godt hopp om tillbörlig framgång för ett dylikt företag, för hvilket han vore villig åtaga sig agentur.

Beträffande båda de nu ifrågavarande linierna borde enligt komiténs mening — under den bestämda förutsättningen, att den i Sverige intagna lasten till Amerika eller den i Amerika intagna, till Sverige destinerade lasten icke fyllde fartyget — gälla, att i sådan händelse på utfärden lastfyllnad finge intagas i mellanliggande europeisk hamn och för återfärden från Amerika last jämväl till dylik hamn, ty med det angifna tontalet torde åtminstone icke till en början kunna påräknas ständigt fulla frakter ensamt mellan Sverige och Amerika. För godsfullnad vore antagligen äfven att påräkna finsk och möjligen rysk trafik, hvadan dessa trader skulle i sin mån bidra att leda denna trafik transito öfver Sverige och således äfven arbeta i samband med de föreslagna svensk—finsk—ryska linierna.

Den linie, som närmast efter dem på Amerika synes böra ifrågakomma, är den på *Ostasien*. När tiden må vara inne för en sådan linies upprättande, läser bero på förhållanden, som icke nu kunna öfverses. Att den för närvarande icke kan matas ensamt genom varuutbytet mellan Sverige och Ostasien synes vara klart.

Hvad de *ekonomiska förutsättningarna* för dessa planers realiserande beträffar, har naturligtvis komitén låtit sig angeläget vara att taga frågan äfven ur denna synpunkt under allvarligt öfvervägande. Därvid framstod med tydlighet vanskligheten af

att på förhand uppställa sådana beräkningar, att därpå kunde grundas något tillförlitligt omdöme om företagets ekonomiska resultat och det därpå beroende behovet af statsunderstöd vid den tid, då företaget kunde beräknas komma till utförande. Redan en hastig jämförelse mellan de beräkningar, som framlades, då 1890 La Platalinien var i fråga, och de, som uppgjordes, då ett svenskt rederi 1898 bragte å bane frågan om statsunderstöd för en sådan linie, visade med huru föga konstanta faktorer man här hade att räkna, och detta blef i än högre grad fallet, då man inom komitén ställde fram de kostnader för fartyg och deras drift, med hvilka på senare tiden mäst räknas. Emellertid ansågs det nödigt att söka, ehuru med all reservation, åvägabringa någon ledning för bedömande af de fordringar, sådana linier som dessa kunde antagas ställa på de rederier, hvilka skulle upprätthålla dem, och därmed också storleken af deras behov af statsunderstöd. På föranledande af komitén hafva därför utarbetats två särskilda utkast till fraktkalkyler för ifrågavarande linier, uppgjorda under vissa bestämda förutsättningar angående ångfartygens storlek och utrustning samt tiden för resans fullgörande.

Af dessa fraktkalkyler hvilka äro detta utlåtande bifogade (sid. 173 o. f.), äro de med A. 1—3 betecknade uppgjorda allenast med beräkning af de i november 1900 gällande pris, men de med B. 1—3 betecknade jämväl med beräkning af de under åren 1896—97 gällande pris. De i öfrigt mellan kalkylerna förekommande skiljaktigheter, hvilka hufvudsakligen förefinnas hvad beträffar kalkylerna A. 1 och B. 1, bero företrädesvis därpå, att olika tidslängd beräknats åtgå för hvarje resa.

Komitén har dock ansett sig icke kunna ingå på ett bedömande af kalkylerna eller i någon mån ikläda sig ansvar för deras riktighet, utan har blott velat meddela dem till det afseende, de kunna finnas förtjäna. Med nu rådande fluktuerande förhållanden är det helt enkelt onöjligt att därpå bygga slutsatser om huru saken skulle ställa sig i framtiden. Så mycket visa emellertid dessa kalkyler, att det icke är obetydliga summor, hvarmed man måste räkna, och att det torde vara visst, att ifrågavarande linier ej kunna åstadkommas utan statsunderstöd, då den enskilda företagsamheten ensam helt säkert ej mäktar bringa dem till stånd.

Dock afser komitén, att ett eventuellt understöd skall oförminskadt gifvas endast för så lång tid — exempelvis 5 år — att linierna hinna upparbetas, och att understödet därefter skall småningom minskas för att slutligen försvinna.

Då komitén icke kunnat framlägga bestämda och detaljerade kalkyler i fråga om subventionsbeloppen, har komitén nu att afgifva, huru komitén tänkt sig frågans behandling.

Det har framhållits, att för låneunderstöd åt enskilda järnvägar en viss summa ställes till Kungl. Maj:ts förfogande till fördelning åt de företag, som pröfvas däraf förtjänta. Att förlägga pröfningen af de sjöväga farledernas understödsbehof till annat forum än Kungl. Maj:t synes lika litet nödigt. Lämpligare synes vara, att Riksdagen anvisar en bestämd summa att af Kungl. Maj:t årligen för ändamålet disponeras. Däremot lärer Riksdagen böra deltaga i besluten om de allmänna villkor och kontroller, som skola gälla i afseende å subventionsbeloppens tillgodonjutande. Till dessa villkor anser sig komitén icke böra på sakens nuvarande ståndpunkt afgifva något detaljeradt förslag. Komitén har ofvan (sid. 51—52) återgifvit de allmänna villkor, som i Norge äro fastställda för subventions åtnjutande; och vill det synas komitén, som om dessa vore i hufvudsak tillämpliga äfven hos oss. Bland villkoren torde också böra upptagas enahanda stadgande, som komitén i sitt utlåtande V. Sjöfartsavgifter, föreslagit såsom förutsättning för den af komitén förordade beräkningsgrunden i fråga om fyr- och båkavgift, tonavgift till sjömanshusen och hamnavgifter i viss transatlantisk fart, nämligen att fartygen i svensk hamn hvarken intaga gods till eller lossa gods från europeisk hamn eller utomeuropeisk hamn, belägen vid Medelhafvet eller Svarta hafvet, dock, hvad en eventuell ostasiatisk linie beträffar, med den modifikation, som kan betingas af en sådan linies kombinerande med anlöpan af vissa medelhafshamnar.

Under de öfverläggningar, som inom komitén hållits rörande lämpligaste sättet att höja vår sjöfart, har frågan om sjöfartspremier vid flere tillfällen varit berörd. Komitén har dock varit af den mening, att denna utväg icke borde af komitén föreslås, helst komitén ansett beredandet af kapital för rederi-

näringsen på det ena eller andra af de därvid ifrågasatta sätten böra utgöra ett lämpligare medel till sjöfartens höjande. Men härmed har komitén icke velat förneka, att ju ej ett premierings-system, byggdt på hufvudsakligen samma grunder som de seglations- eller sjöfartspremier, hvilka i flera länder utgå och äfven af 1890 års sjöfartsnäringskomité kraftigt förordades, kan, inskränkt till att gälla fartyg, som uppehålla vissa router, ordnas så, att det närmast verkar såsom en subvention till tryggande af den utrikes handelsns kraf på regelbundna sjöförbindelser. Ur denna synpunkt har också det af komiténs ledamot herr Johnson framlagda förslaget till godtgörelse åt svenska rederier för viss fart och vissa prestationer synts komitén vara förtjänt af afseende så till vida, som den däri föreslagna godtgörelsen för fart på aflägsna farvatten skulle kunna användas sasom en art subvention för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse på vissa bestämda, för handeln viktiga linier och alltså kunna tillkomma alla svenska fartyg, som åtog sig uppehållandet af sådan fart enligt fastställd plan och på därför stadgade villkor. Härigenom förfölle den ofta hörda anmärkningen, att subventioner, medan de blifva till gagn för ett visst rederi, innebära förfång för andra, som faktiskt uteslutas fran den subventionerade linien.

Med stöd af hvad sålunda anförts får komitén uttala önskvärldheten däraf,

4) att, för åstadkommande af regelbundna ångfartygsförbindelser mellan Sverige och transatlantiska länder, statsmedel må varda anvisade att, under de villkor och de kontroller, som må pröfvas erforderliga, användas till understödande i den mån, sådant finnes behöfligt, af dylika ångfartygsförbindelser, vare sig genom lämnandet af årligt understöd till bestämda belopp åt de rederier, som komme att uppehålla linierna, eller på sådant sätt, att understödet komme att utgå med visst belopp per ton och tillryggalagd väglängd.

Reservationer af herr Melin (sid. 131) och herr Wallenberg (sid. 133).

B.

Vissa särskilda åtgärder

till

den utrikes handelns främjande.

1. Järnvägarnes samtrafiksafstal, m. m.

I de till komitén inkomna yttrandena (Bih. III, sid. 122 o. f.) hafva, hufvudsakligen från handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg och fullmäktige för därvarande handelsförening, åtskilliga anmärkningar riktats mot de af järnvägsstyrelsen afslutade aftal om samtrafik mellan svenska statens och vissa utländska järnvägar. Det har sålunda anförts, att samtrafiksaftalen i allmänhet upptoge höjda afgifter för varor, som pläga härifrån exporteras, men sänkta afgifter för just de varuslag, hvilka oftast utgöra föremål för import till Sverige.

Komitén har ej kunnat undgå att beakta den fara för vår utrikes handel, som dylika missförhållanden innebära, och är vidare af den mening, att samtrafiksaftalen böra anordnas så, att våra regelbundna ångbåtslinier varda i största möjliga utsträckning genom dem tillgodosedda. För den skull anser sig komitén böra framhålla önskvärdheten däraf,

att vid blifvandesamtrafiksuppgörelser nödig hänsyn tages därtill, att i främsta rummet vårt lands exporthandel må blifva tillgodosedd och att våra regelbundna ångbåtslinier må kunna af samtrafiken draga större fördel, än som nu är fallet.

I detta sammanhang vill komitén därjämte uttala,

att, därest förslaget om inrättande af ett särskildt järnvägsråd framdeles kommer till utförande, det bör tillses, att exporthandeln och sjöfartsnäringen må i detta råd varda representerade.

Reservation af komiténs ordförande samt herrar Brodin och Rettig (sid. 164).

2. Tullagstiftningen.

Önskemål.

Det är tydligt, att den lagstiftning, som gifver regler för varuförseln öfver den svenska tullgränsen och omkostnaderna därför, är af betydelse för vår utrikes handel. Föranleder denna lagstiftning öfverflödiga formaliteter, verka dessa hämmande på trafiken. I yttrandena till komitén har också denna fråga rönt en liflig uppmärksamhet. Man har sålunda ifrigt önskat en revision af tullstadgan i syfte att förenkla tullformaliteterna och minska de däraf föranledda omkostnader. Från skilda håll har klagats öfver expeditionssättet vid tullbehandlingen såsom inveckladt och omständligt och till följd däraf medförande tidsförlust, öfver kostnaden för betjäning å annan tid än den allt för begränsade expeditionstiden samt öfver skyldigheten för varuägaren att vidkännas utgifter för varors bevakning och transport inom packhusområdena före varornas öfverlämnande till varuägaren, och man har framställt yrkanden i syfte att erhålla enklare och snabbare expeditionssätt, utsträckt expeditionstid och befrielse för varuägaren från alla kostnader för tullens utrönande och godsets vård före tullbehandlingen, kostnader, hvilka i sin helhet ansetts böra påhvila tullverket.

Till dessa yttranden (Bih. III, sid. 111—116) torde få här i öfrigt hänvisas.

Särskildt har man anmärkt, att packhusområdena borde utvidgas, hvarigenom tidsutdräkt skulle undgås och öfverflödiga transportkostnader för varuförsel till och från packhus inbesparas. I detta afseende klagas alldeles särskildt öfver de ogynnsamma förhållandena vid Stockholms hamnar (Bih. III, sid. 116).

Hvad beträffar själfva tullbehandlingssättet och hvad därmed sammanhänger, beaktar komitén tillfullo angelägenheten af att de för tryggande af tulltaxans effektivitet föreskrifna åtgärder, anmälningar och undersökningar icke sträckas längre, än som för ändamålet med desamma kräfves, och anser förty, att formaliteter, i den mån de äro till hinder för handeln och den sjöfart, som betjänar den, böra, därest de icke antingen ur fiskalisk synpunkt eller för tillgodoseende af annat det allmännas intresse äro nödvändiga, afskaffas eller ersättas med ett enklare tillvägagående och en snabbare procedur.

**Komiténs ut-
talande.**

Tullbehandlingen.

Då emellertid komitén inhämtat, att inom generaltullstyrelsen blifvit, med biträde af tillkallade representanter för handelsvärlden, uppgjort förslag till ny tullstadga, hvarvid fråga om förenklingar i tullbehandlingen varit under noggrant öfvervägande, samt detta förslag, hvaröfver vederbörande handels- och sjöfartsnämnder beredts tillfälle att sig yttra, ännu är på Kungl. Maj:ts pröfning beroende, har komitén i förevarande ämne endast velat uttala önskvärldheten däraf,

att sådana lättnader vid tullbehandlingen, som kunna med fasthållande af ofvan angifna synpunkter genomföras, må varda vidtagna.

Vidkommande åter klagomålen däröfver, att expeditionstiden i allmänhet vore för kort, hvaraf särskilda kostnader för expedition på öfvertid i större utsträckning än nödigt vore föranleddes, fäster komitén uppmärksamheten på att tiderna för tullförvaltningarnas öppenållande bestämmas för hvar ort efter framställningar från ortens kommunala myndigheter, och lära dessa framställningar, enligt hvad hos komitén upplysts, städse vinna det beaktande, som den för expeditionstjänsten tillgängliga personal och de medel, som äro för ändamålet ställda till tullverkets förfogande, medgifva.

Hvad slutligen beträffar packhusområdenas utsträckning, *Packhusområdena.* är frågan härom jämväl beroende på framställningar från kommunerna.

*Lossnings- och
lastningsanord-
ningar i hamnarna.*

Med denna fråga står i nära samband en annan, hvori komitéén vill här uttala ett önskemål. I yttrandena (Bih. III, sid. 86) har dels från handels- och sjöfartsnämnden i Gefle samt handels- och köpmannaföreningarna därstädes, dels från enskildt håll framhållits behovet af tidsenliga och praktiska anordningar för lossning och lastning i våra hamnar. Med hänsyn till trafikens bekvämlighet och för nedbringande af de kostnader, som tynga varuförseln vid fartygens kvarliggande i hamn för lossning och lastning, är denna fråga af stor vikt. Komitéén har redan i sitt betänkande V. Sjöfartsafgifter (sid. 76) framhållit det berättigade i anspråken från trafikens sida på bättre anordningar i förevarande hänseende i gengäld för hamnafgifter m. m., som kommunerna uppbära, men komitéén har ansett sig lämpligen böra äfven i samband med klagomålen öfver den tidsutdräkt och de kostnader, tullbehandlingen medför, ställa fram den tidsutdräkt och de kostnader, som åsamkas rörelsen genom bristande lossnings- och lastningsanordningar i vissa af våra hamnar.

3. Frilagers- och frihamnsinstitutionerna.

I yttrandena till komitén (Bih. III, sid. 99, 117—119) har krafvet på tidsenliga tullupplagsinstitutioner blifvit med synnerlig styrka framställt från flera olika håll. Man har därvid väl från visst håll riktat blicken på nederlagsinstitutionen, i det man klagat öfver begränsningen för varors behandling å nederlag, men man har äfven från detta håll, liksom i allmänhet, framför allt yrkat på frilagers- och frihamnsinstitutionernas snara införande, hvilket på grund af vägande skäl betecknats såsom ett ofvisligt behof. Det har beklagats, att vårt lands näringsidkare härutinnan sakna förmåner, som tullagstiftningen i andra länder bereder näringslifvet, och man har framhållit lösningen af dessa frågor, såsom påträngande ur både reexportens, exportens och importens synpunkter.

Yttranden.

Frågan om frilagers- och frihamnsinstitutionernas införande har 1894—95 varit föremål för utredning af en af Kungl. Maj:t tillsatt komité, som ägnat saken en ingående behandling och punkt för punkt gendrifvit de invändningar, som ur synpunkten af tulltaxans effektivitet eller med afseende å den nationella industrins och handels behof af värn mot utländsk konkurrens blifvit framställda. Berörda komité tillstyrkte på det liffigaste frilagersinstitutionens införande och ansåg äfven frihamnsinstitutionen kunna här lämpligen införas, och den afgaf förslag till författningar i ämnet. Sedan den tiden hafva såväl komiténs utredning som dess förslag granskats och, hvad frilagersinstitutionen beträffar, förordats af både kommerskollegium, som haft att se saken ur handels synpunkt, och generaltullstyrelsen, för hvilken tullsynpunkten måst vara den bestämmande. Äfven hafva från handels- och sjöfartsnämnderna i våra största handelscentra fram-

Frågornas läge.

ställningar ingått med begäran om frilagersinstitutionens införande. Frihamnsinstitutionen kan ej håller sägas hafva afstyrkts af ämbetsverken, hvilka däremot förmenat, att institutionens införande borde göras beroende af eventuell framställning af vederbörande, som önskade anlägga frihamn å viss ort. Kungl. Maj:t slutligen har, med omfattande af ämbetsverkens åsikt om frihamnsfrågans behandling, i proposition till 1900 års riksdag framlagt förslag till förordning om frilager, i allt hufvudsakligt enligt komiténs förslag. Från intet håll hafva mot komiténs utredning och förslag framställts sådana anmärkningar, att utredningen och förslagen kunna med något som helst fog anses hafva blifvit af anmärkarne vederlagda.

Likväl har bevillningsutskottet vid 1900 års riksdag velat kringskära den föreslagna frilagersinstitutionen så, att — förutsatt att de uppställda begränsningarna kunde upprätthållas — den blefve till gagn hufvudsakligen för reexport och transithandel samt bedrivande af tillverkning för export, hvarvid utskottet icke nog beaktat sakens vikt ur den stora handels synpunkt; och under det att Andra kammaren antagit den kungl. propositionen, har Första kammaren afslagit både denna och utskottets hemställan.

**Komiténs
uttalande.**

De flera aberopade skäl, som föranledt det för vår utrikes handel så ogynnsamma resultat, att frilagers- och frihamnsinstitutionerna ej ännu blifvit här införda, synas kunna egentligen sammanföras till dessa tvänne — föreställningarna att tulltaxans effektivitet skulle rubbas och att den utländska importen skulle lättas och fränjas genom ifrågavarande institutioner. Men dessa skäl äro, enligt hvad klarligen ådagalagts, icke giltiga. Genom frilagret gifves icke något efter på tullgränsens effektiva bevakande; snarare vinnes för dess upprätthållande just vid frilagrets port ytterligare säkerhet, och den utländska konkurrensen, för hvilken man fruktar, kommer oss icke närmare genom att frilagret inrättas här i landet; den är redan för närvarande oss närmare in på lifvet, än särskildt genom frilagret skulle föranledas, ty, oafsedt att utländska handelsresande kringbjuda utländska varor vid kundernas dörrar, gäller intet förbud mot att när som helst förtulla några profver af utländska varor och förevisa dem, för att på grund

af desamma effektuera vidare order inom loppet af en helt kort tid, vare sig dessa varor här redan ligga å nederlag eller först måste till landet införas.

Utan att närmare ingå på denna fullständigt utredda och utdebatterade fråga, vill komitén härmed framhålla handels oafvisliga behof af, och häfda handels rätt till att snart komma i åtnjutande af ifrågavarande, densamma alltför länge undanhållna tullupplagsinstitutioner, af hvilka åtminstone frilagersinstitutionen är för den utrikes handels tidsenliga utöfvande en oeftergiffelig förutsättning.

Komitén hemställer alltså,

1) att Kungl. Maj:t måtte till förnyad pröfning förelägga Riksdagen det i nådig proposition till 1900 års riksdag framlagda förslag till förordning om frilager; samt

2) att Kungl. Maj:t måtte taga under förnyad pröfning frågan om vidtagande af åtgärder för frihamnsinstitutionens införande i vårt land.

4. Handelsundervisningen.

*Inledande syn-
punkter.*

Handelsyrket kräver, lika väl som andra yrken, af sina idkare en särskild fackbildning. Sanningen häraf har i forna tider icke varit fullt inredd, och krafvet på sådan bildning gjorde sig då icke med sådan kraft gällande som i våra dagar. Ofta hördes tillförene i vårt land yttringar af den föreställningen, att handelsbanan utan vidare vore en tillflykt för den, hvars arbete på andra banor slagit fel, en föreställning hvars oriktighet framträder allra skarpar, då det gäller den internationella handeln. Med vår tids uppdrifna konkurrens, hvari på detta område den vinner seger, som vid rätt tidpunkt förer i marknaden de särskilda varor, som passa den, och som kan beräkna och begagna sig af de växlande konjunkturerna, hvilkas orsaker han måste lära sig inse, ställer yrket helt andra fordringar på sina idkare än tillförene. För den internationella handeln kräves nu både praktisk utdanning och handelsvetenskaplig bildning. Det fordras nu både nationalekonomiska förkunskaper, kännedom om på handeln inverkan lagstiftning i olika länder och kännedom om dessa länders ekonomiska förutsättningar, tillgångar och behof; det fordras varukännedom och språkkunskap och det fordras en grundval af allmän bildning. Med riktig insikt härom har man i de stora industri- och handelsländerna ägnat frågan om utbildning för internationell handel särskild uppmärksamhet och därför anordnat handelshögskolor, där undervisningen delvis bedrivs såsom vid universiteten. Att härigenom förutom det närmaste målet, de unga handelsadepternas utrustande med den för deras verksamhet nödiga bildningen, äfven vinnes ett annat mål, är gifvet. Komitén åsyftar en sak, hvarpå alldeles särskildt från svensk synpunkt måste läggas mycken vikt, handelsståndets höjande i samfundslifvet. Handeln bereder produktionen och industrin möjlighet till afsättning af alster, den är en förutsättning för en utveckling af statens ekonomiska lif, den förbinder producent med konsument, den fyller behofvet på

ett håll med öfverflöd från ett annat, den jämnar existensvillkoren och den är en mäktig bärare af kulturen. Komitén vill med erinran härom häfda, att handeln är berättigad att intaga en med andra yrken, ämbetsmannens, godsägarens, industriidkarens m. fl., fullt jämbördig social ställning.

Angående handelsundervisningen i olika länder är en redogörelse 1891 lämnad af dåvarande kommerserådet Th. Nordström (Sveriges allmänna exportförenings cirkulär n:r 50). Dessutom har i de af konsulerna lämnade svar på komiténs frågor (Bih. II, sid. 98, 149 och 197) lämnats en del upplysningar i det förevarande ämnet, och slutligen hafva nya data angående den högre handelsundervisningen i Belgien, Frankrike, Italien, Österrike och Tyskland gifvits å sid. 135—140 i den af komiténs sekreterare utarbetade, af komitén med skrifvelse den 26 februari 1900 till Kungl. Maj:t öfverlämnade berättelse angående anstalter för utrikes handels främjande (Bih. I). Särskildt lämnas däri utförligare uppgifter angående den nya exportakademien i Wien.*

Yttranden.

Dessutom erinrar komitén, att handelsundervisningen understöddes i Sverige af staten på det sätt, att å extra stat anvisas medel för beredande af möjlighet för de båda handelsinstituten, Göteborgs handelsinstitut och grosshandels societetens i Stockholm handelsskola, Frans Schartaus praktiska handelsinstitut, att mottaga frielever och elever mot nedsatt afgift. Anslaget för detta ändamål har under de senaste åren utgått med 20,000 kronor.

I nyss berörda berättelse har å sid. 165 ifrågasatts, att handelsundervisningen med hänsyn till den internationella handeln borde främjas antingen genom anslag åt unge män för genomgående af högre handelsundervisningsanstalt utrikes, som mottager utländingar, eller, eventuellt, genom påbyggnad af en särskild kurs för ändamålet vid något af våra handelsinstitut.

I anslutning till ofvan angifna synpunkt angående betydelsen af den högre handelsundervisningen och med afseende å hvad i andra länder redan uträttats i det förevarande syftet, anser komitén

**Komiténs
uttalande.**

* Nyare data angående handelshögskolor utrikes, och särskildt om den i Leipzig anordnade undervisningen, hafva lämnats i ett sedermera af trycket utgifvet föredrag af Dr. Helmer Key vid Sveriges allmänna handelsförenings årsmöte den 8 augusti 1900.

det nödvändigt, att äfven hos oss åtgärder vidtagas för den högre handelsbildningens främjande, utöfver den undervisning, som lämnas i handelsskolorna och handelsinstitutet. Att härför redan nu inrätta en särskild handelsakademi, har komitén icke trott sig böra ifrågasätta. Komitén har af den lämnade utredningen inhämtat, att de stora utländska handelsakademierna mottaga utlänningar, och det vill synas komitén vara den riktiga vägen, att våra unge män sändas ut att studera tillsammans med sina blifvande konkurrenter just vid dessa främmande handelshögskolor. Härmed tror komitén, att man skulle träffa ett botemedel, om ej ett tillräckligt, mot svenskens efterblifvenhet i den stora internationella handeln med dess kraf. Det skulle alltså fordras, att nödiga medel ställdes till Kungl. Maj:ts förfogande för utdelning af stipendier för sådana studier. Vid vissa utländska handelsakademier lämnas ock kurser för blifvande lärare vid handelsundervisningsanstalter, och skulle tilläfvärens stipendier kunna afses jämväl för detta ändamål.

Men därjämte vill komitén anvisa äfven den utvägen till handelsundervisningens höjande, att vid de fria högskolorna i Stockholm och Göteborg anordnas särskilda kurser i handelsvetenskap. Genom att sålunda förbinda handeln med den akademiska undervisningen föreställer sig komitén, att man också skall hafva funnit ett medel till handelsståndets höjande på den sociala skalan. För deltagande i dessa kurser skulle naturligen fordras nödiga förutsättningar, såsom t. ex. studentexamen, och skulle lämpligen ett vitsord kunna vid kursens afslutande lämnas dem, som däri deltagit. Huruvida för detta ändamål behöfves statsanslag, lärt i första rummet bero af högskolorna, hvilkas yttranden gifvetvis böra infordras.

Komitén hemställer alltså,

1) att anslag måtte beredas för utdelande af stipendier åt unge män, som önska vid högre handelsundervisningsanstalter utrikes utbildas sig för internationell handel; samt

2) att det måtte tagas i öfvervägande, huruvida icke vid högskolorna i Stockholm och Göteborg kunde anordnas särskild undervisning i handelsvetenskapliga ämnen.

5. Handelsstipendier.

I fråga om handelsstipendier såsom medel till höjande af den praktiska utbildningen hos unge köpmän äfvensom till spridande af vara exportartiklar utrikes hafva från flera håll önskemål uttalats. (Bih. III, sid. 137 o. f.)

Yttranden.

Det har förefallit komitén ganska egendomligt, att handelsstipendierna icke samlat ett större antal mera kvalificerade sökande, än hvad som synes hafva varit händelsen. Förklaringen torde delvis ligga däruti, att stipendierna så nyligen inrättats, att redan af denna grund kännedomen om desamma icke vunnit tillräcklig spridning. Dessutom torde, hvad angår stipendier för studier i aflägsna länder, dessa icke hafva utgått med tillräckliga belopp, hvilket väl får antagas hafva berott på anslagets knapphet och icke hafva föranledts af den i de gällande bestämmelserna angifna maximigränsen, 5,000 kronor, hvilken, enligt ordalydelsen, icke behöfver vara ovillkorligen bindande.

Till förevarande ändamål uppfördes anslag å riksstaten första gången för år 1897, och utgick anslaget åren 1897 och 1898 med 10,000 kronor. På enskild motion blef det vid 1898 års riksdag höjdt till 20,000 kronor, med hvilket belopp det sedan utgått.

*Gällande
bestämmelser.*

Enligt *kungl. brefvet den 27 november 1896* gäller i fråga om stipendiernas utdelning och de fordringar, som å deras innehafvare böra ställas, följande:

att stipendiernas fördelning skall bestämmas af Kungl. Maj:t efter förslag af kommerskollegium;

att för kompetens till erhållande af dylikt stipendium skall erfordras att styrka sig ej mindre hafva med goda betyg genom-

gått antingen handelsinstitut eller högre tekniskt läroverk eller ock på annat sätt förskaffat sig motsvarande teoretiska förkunskaper, än äfven hafva förvärfvat praktiska insikter i handelsväsendet antingen genom själfständig agenturverksamhet med artiklar, som kunna blifva af någon betydelse för svensk export, eller genom någon tids väl vitsordad kontorsverksamhet på handelskontor eller vid industriell anläggning, hälst sådan där verksamheten omfattar artiklar af nyssberörda slag;

att vid stipendiernas fördelning hänsyn företrädesvis skall tagas till de sökandes praktiska duglighet och förfarenhet i handel och industri;

att stipendiat må antingen uppehålla sig å någon viss handelsplats i det land, där han önskar vinna vidare utbildning, eller besöka flera länder och handelsplatser, likasom han ock må taga anställning på utländskt handelskontor vare sig såsom volontär eller mot lön;

att stipendiebeloppet, som i regel må utgöra 2,000 till 5,000 kronor för år, skall i hvarje särskildt fall bestämmas med hänsyn till, bland annat, aflägsenheten af och lefnadskostnaderna i det eller de länder, stipendiat skall besöka;

att stipendiat skall vara skyldig att inom tid, som vid stipendiets tilldelande bestämmes, inställa sig i det land eller något af de länder, där han skall uppehålla sig under stipendietiden, samt i öfrigt ställa sig till efterrättelse hvad som vid stipendiets tilldelande blifver bestämdt i fråga om så väl den eller de utrikes platser han skall besöka, som ock föremålet för hans verksamhet med mera;

att stipendiat skall vara skyldig att för hvarje halft år af stipendietiden rörande sin verksamhet och sina iakttagelser beträffande handelsförhållanden, afsättningsmöjlighet för svenska varor med mera i det främmande land, där han vistas, eller det land eller de länder, han under sina resor besökt, afgifva berättelse, som skall till kommerskollegium insändas senast inom två månader efter utgången af den tid, berättelsen skall omfatta, samt vara åtföljd af intyg, att stipendiaten uppehållit sig i det land eller de länder, som i berättelsen afses, äfvensom, därest stipendiaten vunnit anställning hos affärsman i utlandet, af intyg

därom samt rörande arten af den tjänstgöring, som därvid varit honom ålagd; samt

att af stipendiebeloppet må af stipendiat eller hans befullmäktigade ombud lyftas en tredjedel vid utresan eller, därest stipendiat redan vistas i det land, där han tänker vidare uppehålla sig, genast efter stipendiets beviljande, den andra tredjedelen efter det den första samt den sista tredjedelen efter det den andra halfårsberättelsen afgifvits och godkänts; och höra nyssberörda berättelser i den mån, sådant pröfvas af kollegium lämpligt, i tryck offentliggöras.

Därjämte har åt kommerskollegiet uppdragits att låta genom kungörelse i allmänna tidningarna annoda de personer, som önska vid fördelningen af ifrågavarande anslag komma i åtanke, att inom viss tid till kollegiet ingifva sina till Kungl. Maj:t ställda ansökningar i ämnet med bifogande därvid af, förutom prestbevis, de betyg och intyg, som de kunna förete, samt med uppgift å det land eller de länder, dit sökanden ämnar begifva sig, jämte den plan för sin verksamhet, sökanden tänkt under vistelsen utomlands följa, samt att därefter till Kungl. Maj:t, med bifogande af de inkomna ansökningshandlingarna, afgifva förslag till stipendiat, det belopp, som anses böra hvar af dem tillkomma, och de närmare bestämmelser angående stipendiats verksamhet och orten därför, som kunna anses böra meddelas.

Anslaget har användts på följande sätt.

Anslagets användning.

År 1897.

- Stipendiaten A.*, för att i någon af Centralamerikas stater eller i Mexiko inhämta erfarenhet om villkoren för afsättning därstädes af svenska industrialster, kronor 4,000.
- Stipendiaten B.*, för att i Ryssland och Sibirien inhämta erfarenhet om villkoren för försäljning därstädes af svenska järn- och stålvaror samt maskiner, kronor 3,000.
- Stipendiaten C.*, för att i Ryssland inhämta erfarenhet om villkoren för afsättning därstädes af svenska landbruksmaskiner och redskap samt andra där säljbara svenska exportartiklar kronor 3,000.

År 1898.

- Stipendiaten B.*, fortsättningsstipendium, för att i Ryssland inhämta ytterligare erfarenhet om villkoren för försäljning därstädes af svenska järn- och stålvaror samt maskiner..... kronor 1,750.
- Stipendiaten C.*, fortsättningsstipendium, med enahanda uppdrag som förut lämnats honom..... kronor 1,750.
- Stipendiaten D.*, för att i norra Afrika inhämta erfarenhet om villkoren för afsättning därstädes af där säljbara svenska exportartiklar..... kronor 3,000.
- Stipendiaten E.*, för att i södra Afrika inhämta erfarenhet om villkoren för afsättning därstädes af svenska varor, särskildt träförädlingsindustrins alster ... kronor 3,500.

År 1899.

- Stipendiaten B.*, fortsättningsstipendium, för att i Ryssland fortfarande verka för afsättning af svenska industrialster, företrädesvis järn- och stålvaror samt maskiner..... kronor 1,250.
- Stipendiaten C.*, fortsättningsstipendium, för att i Ryssland fortfarande verka för afsättning af svenska industrialster, företrädesvis landbruksmaskiner och redskap..... kronor 1,250.
- Stipendiaten D.*, fortsättningsstipendium..... » 2,500.
- Stipendiaten F.*, för att i Ryssland verka för afsättning af svenska industrialster kronor 3,000.
- Stipendiaten G.*, d:o d:o, » 3,000.
- Stipendiaten H.*, för att i Ostasien inhämta erfarenhet om villkoren för afsättning därstädes af svenska exportartiklar kronor 5,000.
- Stipendiaten I.*, såsom bidrag till bestridande af kostnaden för en af honom anträdd resa till Ostindien, Kina och Japan för att inhämta erfarenhet om villkoren för afsättning därstädes af svenska industrialster, kronor 2,500.
- Stipendiaten K.*, för att dels verka för afsättning i Sudan af svenska industrialster, dels befordra svenska sjöfartens på Egypten intressen kronor 1,500.

År 1900.

<i>Stipendiaten D.</i> , fortsättningsstipendium	kronor 2,500.
<i>Stipendiaten F.</i> , d:o	» 3,000.
<i>Stipendiaten G.</i> , d:o	» 2,500.
<i>Stipendiaten L.</i> , för att i någon af Ostasiens hamnstäder, företrädesvis Wladiwostok, inhämta erfarenhet om villkoren för afsättning af svenska exportartiklar, kronor 5,000.	
<i>Stipendiaten M.</i> , för att i Ryssland verka för afsättning af svenska industrialster	kronor 2,500.
<i>Stipendiaten N.</i> , d:o d:o	» 2,000.
<i>Stipendiaten O.</i> , för att i södra Ryssland verka för afsättning af svenska industrialster	kronor 2,500.

Emellertid är det maktpåliggande att göra handelsstipendieväsendet mera effektivt. Det torde finnas få medel, mera ägnade att höja vår utrikes handel, än just danandet af en stab unga köpmän med insikt och erfarenhet om den moderna världshandels arbetssätt och villkor samt med sakkunskap och förmåga nog att kunna för våra handelsförbindelser tillgodogöra dessa insikter och denna erfarenhet. Härtill ägna sig handelsstipendier, rätt ordnade, förträffligt, helst om man får taga det moment med i räkningen, att de unga stipendiaterna, som borde icke blott tillatas, utan hällre om möjligt äga skyldighet att taga anställning på handelskontor utrikes, därigenom också lätt föranledas att stanna utrikes och där bilda en verksam pionierkorps för våra handelsintressen såsom själfständiga agenter för svenska artiklar eller chefer för egna handelshus. Härigenom kunna stipendierna motverka den hos svenskar ofta framträdande motviljan att slå sig ned utrikes för att utöfva verksamhet, hvilket står i motsats till förhållandena i till exempel Tyskland, där de unge köpmanssönerna sändas ut att arbeta på handelshusens utländska filialer å de stora transmarina handelsplatserna eller att tjänstgöra på andra handelskontor därstädes.

Det synes komitén också riktigt att, af jämgoda sökande, den, som visar sig hafva vunnit anställning å handelskontor utrikes, bör äga företräde till stipendium.

**Komiténs
uttalande.**

Men för att åstadkomma något verkligt gagn måste stipendierna både göras mera tilldragande och komma till användning i långt högre grad, än hittills varit fallet, hvilket kräfver ökade medel, och man måste söka få fram just de personer i vårt land, hvilka äga de bästa förutsättningarna för den uppgift, som åligger dem. Den, som har att afgifva förslag till stipendiat, påhvilat här ett viktigt värf. Det nuvarande systemet gifver hufvudstaden ett för stort inflytande. Visserligen har kommerskollegium att vid afgifvande af sitt förslag se saken ur hela landets synpunkt, men kollegiet kan icke förutsättas äga personalkännedom om de unge män, som träda sina första steg på köpmansbanan. Då inhämtar kollegiet yttrande från Sveriges allmänna exportförening och Sveriges kontoristförening, båda med säte i Stockholm, om de ock ha att sträcka sin verksamhet öfver hela landet. Att andra viktiga industri- och handelsorter kunna med denna anordning blifva tillbakasatta, synes ganska möjligt. Komitén har sökt finna en anordning, som kan vara ägnad att tillföra de föresläende och afgörande myndigheterna större trygghet för de sökandes kompetens. Härvid har komitén trott sig kunna bygga på handels- och sjöfartsnämndernas medverkan, i det att ansökning borde kunna ingifvas äfven till sådan nämnd, som då skulle hafva att med eget yttrande insända den dit inkomna ansökningen till kommerskollegium. Ingifves ansökningen direkt till kollegiet, borde detta höra vederbörande handels- och sjöfartsnämnd, därest icke ansökningen vore af den beskaffenhet, att den genast från början funnes icke kunna komma i betraktande.

Det nu utgående anslaget af 20,000 kronor medgifver föga mer än två nya stipendier årligen jämte fortsättningsstipendier. Minst det dubbla antalet nya stipendier borde kunna utdelas, och dessutom synes stipendium, särskildt för studier i aflägsna länder, icke böra sättas så lågt som hittills skett, hvarigenom stipendiaternas verksamhet förlamas. Hänsyn måste naturligtvis tagas till resekostnaderna, därest dessa ej hållre böra särskildt beräknas. För en stipendiat, som t. ex. sändes till Ostasien, måste en betydlig del af anslaget åtgå till själfva utresan. Det synes med afseende härå lämpligare att i bestämmelserna om anslagets användande utesluta anvisningen, att stipendium i regel

ej må öfverstiga 5,000 kronor. Däremot synes man icke behöfva gifva något efter på de fordringar, som för närvarande äro uppställda för åtnjutande af stipendium.

Vidare bör valet af plats för stipendiats vistelse ej göras alltför mycket beroende af det förslag i sådant afseende, som den sökande framställer, utan bör stipendiaten vara skyldig att be- gifva sig dit, där vederbörande anse mest vara att lära och ut- rätta. Det finnes allt fog för att härvid icke för mycket splittra krafterna. Hällre en grundlig, fortsatt undersökning af ett fält än en ytlig öfverblick af flera. Man får på det sättet specialister på till exempel den ryska marknaden, den kinesiska o. s. v.

Härmed har komitén angifvit, att den ansett det icke vara nödvändigt att i regel upprätthålla skillnaden mellan handels- stipendiater och exportagenter, något som man icke håller hittills gjort, ty både i kommerskollegiets förslag och i de nädiga bref- ven i ämnet användas vid angifvande af de uppgifter, som skola påhvila stipendiaterna, dels uttrycket »inhämta erfarenhet om vill- koren för», dels uttrycket »verka för» afsättning af svenska industri- alster eller vissa slag däraf.

På sätt under punkt B. 5 i komiténs utlåtande VI. Bere- dande af kapital för rederinäringen m. m., föreslagits, afser komitén, att äfven skeppsrederirörelsens studium skulle främjas genom en därför åvägabragt höjning af handelsstipendieanslaget. En sådan användning af detta anslag har för öfrigt icke håller hittills varit för detsamma alldeles främmande.

Detta anslag utgör nu.....	kr. 20,000: —
och borde enligt komiténs mening höjas, så att det gäfve tillfälle till utdelande årligen af, jänte fortsättningsstipendier, åtminstone fyra nya handelsstipendier samt något stipendium för skeppsrederistudier. Härför kräfves en höjning af åtminstone	» 20,000: —
	<hr/> Kr. 40,000: —

ett belopp, hvarvid man torde tills vidare kunna stanna, intill dess erfarenhet vunnits om det däraf härflytande gagnet. I Norge

är motsvarande belopp 30,000 kronor, men skeppsrederirörelsen synes där ej ingå i studiefacken under detta anslag.

För det ifrågavarande anslaget blefve ändamålet delvis likartadt med det å sjunde hufvudtiteln uppförda å 15,000 kr., till befrämjande af afsättning i främmande länder af alster af svensk industri och svenska näringar. Sedan längre tid tillbaka hafva årligen af detta anslag disponerats tillhopa 13,500 kronor till fiskeriagenturen i Norra Tyskland och mejeriagenturen i Manchester, men återstoden har oftast användts för förstärkande af från andra håll hufvudsakligen utgående understöd för verksamhet utrikes till svenska alsters afsättning. Det synes skola erbjuda en fördel att sammanslå ifrågavarande båda anslag, som samlade skulle med den ifrågasatta höjningen uppgå till 55,000 kronor.

Komitén föreslår alltså beträffande handelsstipendier och andra understöd för verksamhet utrikes till främjande af svenska alsters afsättning m. m.,

1) angående utdelning af handelsstipendier, att, då förslag i ämnet skall afgifvas, det bör åligga kommerskollegiet att *dels* införa tillkännagifvande därom i tidningarna, *dels* i cirkulär till handels- och sjöfartsnämnderna anmana dessa att hvar för sin ort utfärda meddelande i ämnet, med underrättelse att ansökningar till sådana stipendier kunna ingifvas antingen till handels- och sjöfartsnämnden, som skall hafva att med eget yttrande insända ansökningen till kollegiet inom viss därför bestämd tid, eller ock inom samma tid direkt till kollegiet, som i detta fall skall hafva att, därest omständigheterna ej annat föranleda, öfver ansökningen inhämta yttrande af handels- och sjöfartsnämnden å den ort, där den sökande är bosatt; äfvensom

att, därest af i öfrigt jämgoda sökande någon visar sig hafva fått anställning å handelskontor utrikes, sådan sökande bör hafva företrädet; samt

2) *att* Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärd, i syfte att det nu utgående anslaget till handelsstipendier må höjas med 20,000 kronor eller till 40,000 kronor, samt att med samma anslag må sammanslås nu utgående anslag å 15,000 kronor till befrämjande af afsättning i främmande länder af alster af svensk industri och svenska näringar; äfvensom

3) *att* i afseende å användandet af det sålunda samlade anslaget, tillhoppa 55,000 kronor, må gälla, att däraf kunna utdelas stipendier dels för inhämtande utrikes af kännedom om villkoren för svenska alsters afsättning, dels för verksamhet utrikes för sådan afsättning, dels ock för studier utrikes af sättet och villkoren för skeppsrederirörelsens bedrivande, vare sig i allmänhet eller med hänsyn särskildt till befordrandet af Sveriges direkta sjöväga förbindelser.

Reservation af herr Wallenberg (sid. 165).

6. Konsulatväsendet.

Önskemål.

I den förr omnämnda, af komiténs sekreterare utarbetade berättelsen angående anstalter för utrikes handelns främjande (Bih. I) har å sid. 21—38 lämnats redogörelse för det konsulara rapportväsendet med mera i vissa främmande länder, hvarvid äfven några allmänna meddelanden lämnats om konsulatväsendets organisation i dessa länder. Tillika hafva å sid. 160 och 161 angifvits några programpunkter, hvilka syntes böra beträffande konsulatväsendet genomföras, för att detsamma skulle, såsom organ för vinnande af kommersiella upplysningar, blifva till det gagn, som man kunde äga rätt att fordra.

Dessa programpunkter omfatta följande önskemål:

- a) anställandet i ökad omfattning af *consules missi* i af lägsna länder, viktiga för utvecklingen af våra affärsförbindelser;
- b) uppställandet af vissa kompetensvillkor för konsulter, m. m.;
- c) reglerandet af konsulernas rapportverksamhet, under hvilken punkt uttalats:

»Konsulerna böra afgifva tätare periodiska rapporter om marknadernas ställning och utsikterna där för svenska artiklar.

Konsulerna böra införskaffa effektiva och aktuella handelsupplysningar och varuprof genom anlitande, där så påkallas, af särskilde experter.

Konsulerna böra i ökad grad anlitas för verkställande af kommersiella utredningar i särskilda ämnen.

De böra periodiskt besöka såväl viktiga orter inom sitt distrikt som hemlandet och särskildt dess exportindustriorter. Intim och liflig växelverkan mellan konsulerna och hemlandet är en oeftergiflig fordran.

Effektiviteten af hvad under denna punkt hörer torde emellertid till stor del bero på den centrala ledningen och på tillgodogörandet af hvad af konsulerna inberättas.»

d) arbetstyngda konsulats förstärkande med handelsattachéer och ökande af anslaget till konsulsstipendier; samt

e) adjungerandet vid konsulaten af på platsen boende svenska köpmän för att med konsuln samråda i ämnen rörande industri och handel.*

Frågan om konsulatväsendets uppgift och konsulernas utnyttjande till förmån för den utrikes handeln har också i yttrandet till komitén blifvit berörd (Bih. III, sid. 145 och 146), hvarvid tillvaratagandet af landets handelsintressen utrikes framhållits såsom ett af konsulernas viktigaste aligganden.

För sin del har med hänsyn till sitt uppdrag komitén, som nedan särskildt yttrar sig om det kommersiella informationsväsendet, beträffande konsulatväsendet inskränkt sig till att framhålla de önskemål, hvilkas förverkligande syntes komitén företrädesvis angeläget såsom medel till främjande af Sveriges direkta utrikes handel, särskildt på aflägsna länder.

I detta afseende har komitén af ofvan antydda programpunkter velat understödja förslaget om anställande i ökad omfattning af *consules missi* i aflägsna länder, ty det har syntes komitén klart, att en sådan ämbetsman skulle kunna med desto större kraft och framgång arbeta i förevarande syfte, som han måste förutsättas vara obunden af egna intressen på den plats, där han sättes att verka.

Vidare har det syntes äfven komitén önskligt att, om också, såsom å sid. 150 och 151 i berättelsen angifves, § 54 i den gällande konsulförordningen med därtill hörande instruktion sätter en ganska rymlig ram omkring konsulernas befogenhet att lämna upplysningar i handelsangelägenheter, deras skyldighet i detta afseende närmare utvecklas, särskildt i syfte att omfatta afgifvandet af tätare periodiska rapporter om marknadens ställning på den ort, där konsuln är anställd, och utsikterna där för afsättning

Komiténs uttalande.

* Ett sådant förslag förutsätter naturligtvis också adjungerandet af norske köpmän för samråd rörande norska intressen.

af svenska artiklar. Komitén gifver också sin fulla tillslutning till hvad under punkten c) uttalas om angelägenheten af en liffig växelverkan mellan konsulerna och hemlandet, särskildt i det syfte, att konsulerna icke blifva främmande för hemlandets industri- och handelsförhållanden.

Härjämte berör komitén slutligen endast frågan om *konsulsstipendier*. För detta ändamål medgaf 1895 års riksdag, att af Sveriges andel i konsulskassans besparingar finge från år 1896, så länge Kungl. Maj:t funne lämpligt, dock under högst tre år, användas årligen 4,000 kronor till ett konsulsstipendium och 1,500 kronor till bestridande, i mån af behof, af stipendiatens resekostnader, eller tillsammans 5,500 kronor, hvarefter vid 1898 års riksdag medgafs användande af enahanda belopp för ytterligare en stipendiat, så att det nu tillgängliga beloppet utgör tillsammans 11,000 kronor. Till utdelning för enahanda ändamål står emellertid till herr ministrerna för utrikes ärendena förfogande ett stipendium af de så kallade Johnsonska donationsmedlen.

Till konsulatstipendier är i Norge anvisadt ett belopp af 15,000 kronor, hvilket för terminen 1899—1900 fördelades på tvänne stipendier, det ena på 7,500 och det andra på 5,000 kronor, under det att återstoden anslogs till ersättning för resekostnader m. m.

Med anslaget till konsulsstipendier är naturligen afsedt, att tillgång skulle beredas på lämpliga adepter för konsulsstatens rekrytering; det är därför också gifvet, att anslaget bör vara tillräckligt stort för att fylla ett sådant behof, hälst man naturligtvis alltid måste räkna med möjligheten, att icke alla stipendiaterna ägna sig för en vidare fortkomst på banan. Med afseende härå synes anslaget böra höjas åtminstone så mycket, att det lämnar tillgång till utsändande af tre stipendiaterna, för hvilket ändamål erfordras ytterligare 4,000 kronor till ett tredje stipendium och 1,500 kronor till bestridande, i mån af behof, af den tredje stipendiatens resekostnader, så att det samlade anslagsbeloppet blefve 16,500 kronor. Mot gällande bestämmelser om tillsättandet och åtnjutandet af konsulsstipendierna har komitén icke haft något att erinra.

Under denna punkt hemställer alltså komitén,

1) att åtgärder måtte vidtagas i syfte att i ökad omfattning anställa *consules missi* i aflägsna länder;

2) att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen medgifva, att af Sveriges andel i konsulskassans besparingar må för tre år i sänder användas 12,000 kronor årligen till tre konsulsstipendier, hvarterda å 4,000 kronor, och 4,500 kronor till bestridande, i mån af behof, af stipendiaternas resekostnader, eller tillsammans 16,500 kronor, med iakttagande, i fråga om tillsättandet och åtnjutandet af dessa stipendier, af samma bestämmelser, som gälla för de nu utgående stipendierna; samt

3) att det måtte åläggas konsulerna att afgifva tätare periodiska rapporter om marknadens ställning och utsikterna för afsättning af svenska artiklar på den ort, där konsuln är anställd;

hvarjämte komitén uttalar sig för önskvärheten däraf,

4) att en liflig växelverkan må äga rum mellan konsulerna och hemlandet.

7. Kommersiell information.

*Allmänna
synpunkter.*

Frågan om lämpligaste sättet att vinna kommersiella upplysningar har på senare tiden blifvit allt mer och mer aktuell. Det är också naturligt, att så skall vara förhållandet, ty i samma mån, som täflingskampen på det kommersiella området flyttats öfver på aflägsnare marknadsfält, har svårigheten för den enskilde att anskaffa de nödiga upplysningarna vuxit. Särskildt är detta fallet med de små exportindustrier och exportörer, hvilka med nutidens utvecklade kommunikationsanstalter äfven kunna deltaga i världshandeln och samlade blifva af afsevärd nationalekonomisk betydelse. För att fylla detta informationsbehof har statens hjälp numera i högre grad än förr påkallats, och detta måste också med hänsyn till handelns betydelse för fyllande af statens ändamål vara fullt berättigadt. Statens uppgift härutinnan går naturligtvis icke längre än att genom sina organ fullt objektivt inhämta, samla, ordna, sprida och tillhandahålla faktiska upplysningar af betydelse för handeln; på de enskilde blir det alltid beroende, i hvad mån de kunna tillgodogöra sig det till buds stående materialet. Med handelsförbindelsers inledande och slutande i det enskilda fallet har denna statens verksamhet intet att skaffa; den går blott ut på att undanrödja det hinder för de enskildes själfverksamhet, som ligger i ofullständig information. Det är för detta ändamål man flerstädes i andra länder inrättat särskilda officiella eller halffofficiella upplysningsbyråer eller samlingsställen för kommersiell information.

Beaktande nödvändigheten att, innan förslag i detta viktiga ämne, som sysselsatt administrationen i flertalet andra länder, af komitén afgåfves, inhämta huru den kommersiella informationen

i andra länder vore ordnad, var det som komitén, med hänsyn till sin uppgift, så vidt angår den utrikes handeln, särskildt på aflägsna länder, begärde uppdrag för komiténs sekreterare att göra den studieresa, för hvars utförande redogörelse lämnats i sekreterarens under föregående punkter omnämnda, till komitén afgifna berättelse (Bihang I, Anstalter för utrikes handelns främjande). Å sid. 10—16 har där lämnats en öfverblick af ämnet, i afdelningen I, sid. 21—38, redogjorts för det konsulära rapportväsendet m. m. såsom källa för kommersiell information, i afdelningen II, sid. 39—119, lämnats närmare framställning af samlingsställen för kommersiell information dels i Belgien, Frankrike, Italien, Österrike och Tyskland, i hvilka länder sekreteraren personligen inhämtade kännedom i saken, dels i andra länder.

Sekreterarens berättelse. Bih. I.

Det framhålles i afdelningen II, hurusom man kunde skilja mellan två bestämda hufvudriktningar i syftet för dylika samlingsställen:

den ena att gifva främmande importörer tillfälle att lära känna det lands tillverkningar, där anstalten vore inrättad, och

den andra att bereda landets egna industriidkare och exportörer tillfälle att studera främmande marknader i därifrån insända och i anstalten utställda prof.

En del af de ifrågavarande samlingsställena hade båda dessa syften.

Både det ena och det andra programmets fulla realiserande hade dock stött på stora svårigheter. För att gagna exporten måste profsamlingarna hållas à jour. Men detta hade visat sig vara en så vansklig uppgift att med måttliga medel lösa, att man numera i allmänhet öfvergifvit tanken på möjligheten däraf. Hvad *exportmönsterlager* beträffade, försummade ofta producenterna att fylla sina lager eller att ombyta sina varor. De hölle till och med afsiktligt tillbaka sina nyheter, för att dessa ej skulle i museet kopieras af konkurrenterna. Svårigheten vore än mera accentuerad beträffande *proflager å främmande exportartiklar*. Med modets och efterfrågans växlingar löpte man fara att utställa en artikel, som, då den lockat till tillverkning och export, fallit ur modet.

Såsom de viktigaste *upplysningskällor*, ur hvilka de ifrågavarande anstalterna hämta sitt informationsmaterial, angifvas följande: rapporter af landets egna konsulter och agenter; främmande länders enahanda rapporter; berättelser af handelskamrar in- och utrikes; upplysningar af särskilda korrespondenter; upplysningar i facktidningar och dagspressen; särskildt anordnade enquêtes.

De *upplysningar*, som lämnades i dessa anstalter, angifvas tillhöra hufvudsakligen följande grupper: upplysningar om marknadernas ställning och konsumtionskraft, om hvilka och hurudana varor äro begärliga å den eller den marknaden, huruvida och å hvilken marknad en viss vara kan vinna afsättning; anvisningar å firmor; upplysningar om handelsbruk, import- och exportvägar, fraktkostnader, tullförhållanden, leveranser och entreprenader; hvarjämte dessa samlingsställen oftast utgifva särskilda publikationer och kommersiella flygblad.

Sin hufvudsakliga och väsentliga *betydelse* angifvas dessa samlingsställen hafva såsom informationskällor och vägvisare för industri och handel, särskildt direkt handel på aflägsna, mindre kända länder. De borde hos sig centralisera all den handelsinformation, som ur officiella eller andra källor vore att hämta; de borde uppsöka och hopplocka alla de spridda under rättelserna; frånskilja de mindre tillförlitliga och behålla de tillförlitliga och aktuella; de borde ordna det samlade materialet, så att det blefve praktiskt användbart; tillhandahålla det och sprida det i de riktningar, där det syntes kunna med största fördel tillgodogöras. Med denna verksamhet lätta, främja och egga de exportsträfvandena och kunna genom sina undersökningar leda dem åt de håll, där de hafva bästa utsikten att lyckas.

I afdelningen V, sid. 149—157, redogöres för åtgärder i Sverige för utrikes handelns främjande.

Under afdelningen »Slutord», sid. 158 o. f., framläggas där- efter några programpunkter, hvilkas genomförande synts böra leda till det uppställda målet för statens uppgift i förevarande afseende — att jämna vägen för de enskildes sträfvanden, stärka deras rustning i striden och bringa det enskilda initiativet

till kraftigare verksamhet. Bland dessa programpunkter upptages den viktigaste platsen af ett förslag till inrättande äfven hos oss af en central informationsanstalt (sid. 161 o. f.) såsom statsorgan, med en rådgifvande nämnd af sakkunnige. Af de allmänna synpunkter, som varit för förslaget bestämmande, må här framhållas följande.

Det vore i mycket en personfråga, huruvida staten borde anordna ett dylikt informationsverk eller om det borde lämnas åt det enskilda initiativet att anordna det, eventuellt med understöd af statsmedel, och för visso borde till personfrågan tagas den allra största hänsyn, men också andra skäl, hufvudsakligen organisatoriska, påverkade afgörandet.

Det syntes å ena sidan nödigt, att anstalten bekläddes med en viss auktoritet samt erhöle rätt att leda och kontrollera konsulernas rapportverksamhet, och kunde ej detta åt ett enskildt företag inrymmas, låge häri onekligen en omständighet, som talade för verkets officiella ställning. Å andra sidan syntes det också maktpåliggande, att verket ej arbetade såsom ett vanligt ämbetsverk, utan såsom ett praktiskt handelskontor. En statsanstalt erhöle vidare en alldeles tydlig stämpel af opartiskhet. Lades härtill, att den allmänna kommersiella informationen måste anses ligga inom statens uppgift och att, då *anskaffandet* af information redan pålagts statens organ, äfven *tillhandahållandet* därpå borde tillhöra dess organ, så syntes det finnas öfvervägande skäl för anordnandet af ett praktiskt, tidsenligt *officiellt organ* för ändamålet, dock alltid förutsatt att näringsidkarnes inflytande på anstaltens allmänna ledning till fullo tryggades.

Hufvudgrunderna för samlingsställets anordnande hafva skizzerats sålunda:

*Hufvudgrunderna
uti sekreterarens
förslag.*

»1) Under tillsyn af chefen för vederbörande förvaltningsgren upprättas en särskild *exportupplysningsbyrå* (*utrikeshandelsbyrå*) för samlande, bearbetande, tillhandahållande och spridande af kommersiella underrättelser till gagn för Sveriges jordbruk, industri, handel och sjöfart, med afseende särskildt fäst å direkta förbindelser med afsättnings- och ursprungsorterna.

2) Utrikeshandelsbyrån erhåller omedelbart del af de från konsulerna, handelsstipendiaterna eller andra till myndigheterna

inkommande berättelser inom området för sin uppgift. Den hämtar sina upplysningar ur dessa berättelser, andra länders offentligtgjorda dylika berättelser, tidskrifter och andra publikationer, berättelser öfver särskildt anordnade undersökningar m. m.

3) Den utgifver konsuls- och andra berättelser i en periodisk tidskrift, där dels i en särskild afdelning berättelserna efter granskning intagas i sin helhet, dels i en annan afdelning de praktiskt nyttiga uppgifter de innehålla samarbetas till öfverskådliga kommersiella specialbilder. Tidskriften innehåller ock ledande artiklar, notiser från andra exporttidskrifter m. m. Tillika meddelar byrån tillfälliga rapporter och andra meddelanden för dagen i lösa häften. Inkommande underrättelser delgivas också direkt från byrån intresserade industriidkare och köpmän.

4) Byrån erhåller rätt att direkt brefväxla med konsulerna och gifva dem anvisningar i afseende å berättelser rörande industri, handel och sjöfart, samt förelägga dem ämnen inom dessa områden till utredning.

5) Byrån skall noggrant följa med företeelser och lagstiftningsåtgärder utrikes på här ifrågavarande fält, samt därom tillhandahålla myndigheter och enskilda underrättelse.

6) Af konsulter eller andra, själfmant eller på begäran af byrån, insända prof å dels sådana på utländska marknader saluhållna och begärliga artiklar, som lämpa sig för svensk export, dels utländska råämnen för svensk fabrikation och dels omslag, utstyrsel och förpackningssätt låter byrån på lämpligt sätt allt efter omständigheterna tillhandahålla eller tillsända fabrikanter eller andra intresserade, eller ock utställa i olika industri-centra eller exporthamnar.

7) Byrån öfvervakar och leder handelsstipendiaternas och exportagenternas verksamhet; den äger att å tjänliga platser utrikes anordna mönsterkollektioner af svenska varor under uppsikt företrädesvis af stipendiater eller agenter.

8) Med byrån förenas kommersiellt bibliotek, där uppslagsböcker, tidskrifter o. d. finnas bekvämt tillgängliga. Studierum för besökande anordnas.

9) Byrån öfvervakas och ledes i sin allmänna verksamhet af en nämnd af dels sakkunniga, exempelvis två köpmän, två indu-

striidkare och en skeppsredare, jämte byråns chef, dels ock vissa ämbetsmän, hvilkas ämbeten beröra de näringar, byrån har under sin vårdnad. Ämbetsmännens antal bör ej utgöra mer än en tredjedel af nämndens öfrige ledamöter.

10) Verket *styres närmast af en chef* (direktör). Organisationen och personalen i öfrigt lämnas tills vidare obestämda. Dock förutsattes, att *arbetskrafter med teknisk och kommersiell utbildning* städse finnas att inom byrån tillgå.

11) För verket anslås *statsmedel*, tillräckliga för dess uppättning och drifvande enligt den interimspan, som må blifva antagen. Däremot torde böra för beredande af tillgång till byråns vidare utveckling uppbäras en *måttlig afgift* af dem, hvilka önska meddelanden från byrån i angifna ämnen omedelbart sig tillsända, soliditetsupplysningar m. m.»

För att byrån skall göra gagn, borde dess *budget* ej alltför snävt åtdragas. Så vidt nu kunde beräknas, vore måhända ett anslag å 30,000 kronor tillräckligt för byråns drift.

Hufvudvikten i byråns verksamhet borde läggas på en tillförlitlig och snabb information samt utforskande af för svensk export gynnsamma marknader, och verket borde skötas såsom ett tidsenligt handelskontor utan öfverflödiga och oviga formaliteter.

I afseende å eventuella *utställningar af varuprof* till ledning för exportörer, borde hållas strängt i sikte, att prof, som ej undan för undan bortskaffades, då de ej längre representerade begärliga varor, och som ej allt efter modet och behovet å marknaderna förnyades, ej blott vore till ingen nytta, utan tvärtom kunde vålla skada och förlust för dem, som lockades att vid tillverkning och export taga ledning af dem.

Under hänvisning i öfrigt till den utförliga berättelsen och de densamma åtföljande bilagor, må vidare här erinras, hurusom i de yttranden, som af konsulerna afgifvits såsom svar på komiténs frågor (se Bih. II), ytterligare betonas det kända förhållandet, att vi i mycket ringa grad göra direkta affärer på aflägsna orter, låtande villigt våra konkurrenter förmedla affärerna på desamma. I rapporter af konsulter och stipendiater är det vidare genom-

Yttranden.

gående tal om att svenskarne ej tillverka efter konsumenternas smak, utan göra visserligen ofta bättre varor, men varor efter andra modeller än kunderna begärt, och nästan lika ofta klagas, att då vi någon gång genom en ansträngning sett en marknad öppnas för oss, vi ej förstått att begagna denna fördel; fabrikerne effektuera ej ingående beställningar, de låta den tillkämpade fördelen gå dem ur händerna, och så gäller det att börja om igen. I andra yttranden till komitén, till hvilka här må hänvisas, (Bih. III) klagas öfver bristande kunskaper om marknadernas behof, handelsbruk och afsättningsvillkor, bristande köpmannabildning, särskildt i internationell handel, brist på agenter, brist på förespråkare för näringarnas intressen och brist på kommersiell natur hos de organ, som finnas.

**Komiténs
uttalande.**

Då komitén gått att behandla denna fråga, har den varit enig därom, att åtgärder äro af nöden för erhållandet af förbättrad kommersiell information. Det har synts komitén uppenbart, att för ändamålet bör finnas ett centralt samlingsställe, med befogenhet att leda de redan befintliga rapportorganens — konsulers, handelsstipendiaters och handelsagenters — verksamhet i förevarande afseende. Det synes komitén, som om detta arbete svåriligen kunde med tillräcklig auktoritet utföras annorledes än af ett officiellt organ. Men detta måste vara utrustadt med sådan personal, att det kan på ett praktiskt och tidsenligt sätt ordna och snabbt tillhandahålla materialet. Endast om garantier vinnas för att materialet är aktuellt och tillförlitligt, gör sådan anordning som den här åsyftade gagn; i motsatt fall är den till skada. Och härmed vill också komitén mycket starkt betona, att det i högsta grad är beroende på den person, som får saken i sin hand, om af anordningen ett gynnsamt resultat skall vinnas. Men får man räkna med möjligheten af personfrågans lyckliga lösning, tror komitén, att vår export skall hämta gagn af en kommersiell informationsanstalt, hvarvid komitén just har i sikte det förhållandet, att svenskarne af naturen icke äro böjda för köpmansyrket,

åt hvilket de icke med tillräckligt kraftigt initiativ, energi och ihärdighet ägna sig, hälst då det gäller att utnyttja de växlande konjunkturerna på världsmarknaden.

Då komitén här efter angifver sin åsikt om samlingsställets lämpligaste anordning, tager komitén ofvannämnda hufvudgrunder (nr: 1—11, sid. 117—119) såsom utgångspunkt.

1) Det synes komitén riktigast att under kommerskollegium, såsom det speciellt svenska statsorganet för ärenden rörande vår utrikes handel, anordnas ett upplysningskontor för den utrikes handeln med det i hufvudgrunden 1) angifna ändamål, dock med uteslutande däraf, att jordbruket skulle genom kontoret tillgodoses.

2) Hvad under denna punkt föreslagits anser komitén böra tillämpas å kontoret, dock med den inskränkning, som må bero af kontorets ställning enligt komiténs nyss angifna förslag, hvilket torde föranleda, att kontoret ej omedelbart kan af inkommande berättelser erhålla del, utan att dessa blifva till kontoret öfverlämnade från vederbörande byrå i kommerskollegiet.

3) Hvad angår utgifvandet af konsuls- och andra berättelser, anser komitén, att det bör öfverlämnas åt det nya upplysningskontoret att utgifva dessa berättelser i en publikation, som bör utkomma oftare, än hvad fallet varit med »Svensk Export», hälst en gång i veckan, och i hvilken publikation, som äfven borde innehålla notiser från andra kommersiella tidskrifter m. m., berättelserna skulle allt efter omständigheterna intagas i sin helhet eller samarbetas på ett öfverskådligare sätt. Vare sig kontoret kommer till stånd eller ej, synes det komitén gifvet, att konsulsberättelserna böra utgifvas af ett officiellt organ med befogenhet att från konsulerna infordra kompletteringar, tillägg eller förklaringar i ett eller annat afseende, hällre än att utgifvandet öfverlämnas åt en enskild förening utan någon befogenhet i detta hänseende.

Vidare gillar komitén förslaget, att inkommande underrättelser äfven direkt från kontoret delgifvas intresserade näringsidkare.

4) Här föreslås befogenhet för upplysningsbyrån att direkt brefväxla med konsulerna m. m. I hvad mån en sådan befogenhet kan tillerkännas kontoret med den ställning, komitén velat åt detsamma anvisa, lärer blifva beroende på särskild bestämmelse

af Kungl. Maj:t. Af kontorets inrättande föranledas gifvetvis ändringar i kommerskollegiets instruktion, hvaruti lära böra meddelas närmare föreskrifter angående kontorets verksamhet.

5) Om kontorets åliggande i här omhandlade hånseende torde gälla hvad under 4) anförts.

6) Med anledning af hvad här anföres rörande insamlande af varuprof, jämfördt med hvad å sid. 164 i berättelsen uttalats om utställning af sådana prof, framhåller äfven komitén nödvändigheten af att inkommande prof icke sanlas till ett handelsmuseum i vanlig mening, utan tillhandahållas och på begäran utlånas till fabrikanter och andra intresserade, samt att dessa prof med ej alltför långa mellantider utgallras, när de icke mera äro tjänliga.

7—8) I hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad under dessa punkter ifrågasatts, föreslår komitén, att kontoret må utöfva den närmaste uppsikten öfver handelsstipendiaters och exportagenters verksamhet, samt att med kontoret må förenas lätt tillgängligt kommersiellt bibliotek och läsrum, hvarjämte komitén, med anledning af hvad under 7) anförts om mönsterkollektion af svenska varor, vill, med framhållande däraf, att komitén anser det tvifvelaktigt, huruvida dylika kollektioner böra ställas under uppsikt af stipendiater, uttala att, därest sådana mönsterkollektioner vid något tillfälle anordnas, kontoret äfven kan göra nytta såsom förmedlande vid anordnandet.

9) Angående anordnande af en sådan sakkunnig nämnd, som här omtalas, yttrar sig komitén särskildt under följande afdelning: Representation af näringsidkare.

10) Beträffande kontorets personal är komitén af den mening, att kontorets föreståndare, hvilken kunde benämnas direktör, bör, liksom ock behöfliga biträden med teknisk och kommersiell utbildning, till en början anställas endast på förordnande och tills vidare.

Komitén vill emellertid icke för öfrigt inlåta sig på kontorets organisation, helst som af dess inrättande kunna påkallas vissa omflyttningar på kommerskollegiets stat.

11) Hvad kontorets stat och det för upprättandet nödiga anslaget beträffar, vill komitén med hänsyn till det samband med kommerskollegiet, hvori organisationen af komitén ställts, icke göra någon hemställan, helst, på sätt redan anförts, kontoret torde

föranleda omflyttningar på kollegiets stat, om hvilka komitén icke har att yttra sig.

Däremot vill komitén uttala, att för omedelbart lämnade meddelanden och särskildt begärda skriftliga upplysningar borde tagas en måttlig afgift enligt taxa; att af på grund häraf inflytande medel hälften borde, för ytterligare sporrande af föreståndarens intresse, tillfalla denne och hälften användas såsom bidrag till bestridande af kostnaderna för kontoret; samt att direkta utlägg borde af de upplysningssökande ersättas.

Komitén hemställer alltså:

att under kommerskollegium må anordnas ett särskildt upplysningskontor för samlande, bearbetande tillhandahållande och spridande af kommersiella underrättelser till gagn för Sveriges industri, handel och sjöfart, med afseende särskildt fäst å direkta förbindelser med afsättnings- och ursprungsorterna;

att kontoret skall hämta sina upplysningar ur detsamma tillställda berättelser af konsuler, handelsstipendiater m. fl., samt ur andra länders offentliggjorda dylika berättelser, tidskrifter och andra publikationer, berättelser öfver särskildt anordnade undersökningar m. m.;

att kontoret skall utgifva konsuls- och andra berättelser i en publikation, som bör utkomma oftare än som varit fallet med »Svensk Export», helst en gång i veckan, och i hvilken publikation, som äfven bör innehålla notiser från andra kommersiella tidskrifter m. m., berättelserna må allt efter omständigheterna intagas i sin helhet eller samarbetas på ett öfverskådligt sätt;

att till kontoret inkommande underrättelser äfven må direkt därifrån delgifvas intresserade näringsidkare;

att frågorna om kontorets befogenhet gent emot konsulerna samt dess åliggande att följa med och meddela underrättelser angående företeelser

och lagstiftningsåtgärder utrikes på här ifrågavarande fält må närmare ordnas af Kungl. Maj:t;

att inkommande prof icke må sanlas till ett handelsmuseum i vanlig mening, utan tillhandahållas och på begäran utlånas till fabrikanter och andra intresserade;

att dessa prof skola med ej allt för långa melantider utgallras, när de icke mer äro tjänliga;

att kontoret skall utöfva den närmaste uppsikten öfver handelsstipendiaters och exportagenters verksamhet;

att med kontoret må förenas lätt tillgängligt kommersiellt bibliotek och läsrum;

att kontorets föreståndare, hvilken kunde benämnas direktör, må, liksom ock behöfliga biträden med teknisk och kommersiell utbildning, till en början anställas endast på förordnande och tills vidare;

att för omedelbart lämnade meddelanden och särskildt begärda skriftliga upplysningar må tagas en måttlig afgift enligt taxa;

att af på grund häraf inflytande medel hälften må tillfalla föreståndaren och hälften användas sasom bidrag till bestridande af kostnaderna för kontoret; samt

att direkta utlägg skola af de upplysningssökande ersättas.

8. Representation af näringsidkare.

Att på lagstiftnings- och förvaltningsområden med den rent praktiska prägel som de, hvilka beröra näringarnas intressen, äga, det framför allt är viktigt, att näringarnas idkare själfva lämnas tillfälle att på ett lagbestämt sätt genom representativa organ bringa sina meningar till myndigheternas kännedom, har sedan länge erkänts.

Inledning.

Angående representativa organ för näringarnas intressen, äro uppgifter meddelade, bland annat, i bilaga till 1884 års komité för fråga om kommerskollegiets indragning eller förändrade organisation, och några notiser härom återfinnas också i den ofta berörda berättelsen af sekreteraren (Bih. I, afd. III, sid. 120—134).

Hvad beträffar förhållandena i vårt land, mötas, så vidt exporthandeln angår, förutom exportföreningen egentligen endast handels- och sjöfartsnämnderna, hvilka ofta tagas i anspråk såsom talrör för köpmanskretsar. I konsulatförordningen är deras hörande i visst fall stadgadt. Att dessa kommunala nämnder ej utfylla behovet af organiserade handelskamrar, torde dock vara erkänt. Någon centralrepresentation för utrikes handeln finnes ej. Frågan om ett råd för handeln och näringarna kan emellertid räkna sitt upphof från rätt aflägsna tider och har på senare åren behandlats af 1884 års nyssnämnda s. k. kommerskollegiekomité, i 1885 års kungl. proposition om nytt statsdepartement m. m.

I den af sekreteraren afgifna berättelsen (Bih. I, sid. 166) uttalas *Förslag i Bih. I.* i detta afseende det önskemålet, att näringsidkarnes inflytande på administrationen och lagstiftningen i afseende å näringarna må tryggas genom *lagbestämda representativa organ med centralrepresentation*, och uttalas vidare bland annat, att det närmaste

behovvet torde tills vidare i vårt land kunna till väsentlig del fyllas därigenom, att ett visst antal, ej alltför många, erfarna män på exportindustrins, handelns och sjöfartens områden utsåges med uppdrag att, då lagstiftnings- eller andra viktigare frågor på dessa områden förelåge till behandling, samråda eller adjungeras med den ämbetsmyndighet, som hade att i ämnet utlåta sig eller besluta (*handelsråd*). Medlemmarna borde för hvar af sagda tre grupper utses till hälften af Konungen och till hälften, tills vidare och intill dess genom handels- och sjöfartsnämndernas ombildning eller på annat sätt särskilda representativa lokalorgan komme till stånd, af sagda nämnder jämte vissa föreningar.

Rådet borde samlas minst en gång om året till allmänt möte för behandling af inom rådet väckta motioner eller rådet förelagda förslag, samt dessutom då särskildt ärende påfordrade dess sammankallande. Inom de särskilda grupperna skulle af rådet själf utses delegerade, hvilka hade att, på kallelse, samråda med vederbörande angående ärenden, hvilka ej påkallade radets hörande in pleno. Ät handelsrådet borde ock gifvas initiativ.

Dessutom föreslogs i sagda berättelse en särskild nämnd för öfvervakande af det kommersiella upplysningskontoret (se ofvan sid. 118—119).

Yttranden.

Äfven i de till komitén inkomna yttranden från handels- och sjöfartsnämnder m. fl. (Bih. III. sid. 143—144) framhålles, särskildt af nämnden och föreningarna i Gefle, såsom ett önskemål anordnandet af ständigt vaksamma och verksamma representativa organ för handel och näringar. Geflenämnden tager äfven till orda för en vid statsmyndigheternas sida ställd central representation.

**Komiténs
uttalande.**

För sin del har komitén, med hänsyn till sitt uppdrag, icke trott sig böra närmare ingå på frågan om ordnandet af *lokala* representativa organ för näringsidkarnes intressen. Inom komitén har visserligen ofta uttalats den mening, att handels- och sjöfartsnämnderna icke i detta afseende fyllde behovvet — de vore kommunala organ, som icke ägde någon skyldighet att hos statsmyndigheterna själfmant framhålla sagda intressen, och endast på

grund af särskilda remisser inhämtades deras uttalanden i lagstiftnings- eller andra frågor — men komitén har dock lämnat å sido frågan om en eventuell omorganisation af dessa nämnder eller nybildning af andra dylika organ för näringarna. Däremot har komitén trott sig kunna i korthet till behandling upptaga frågan om ett *centralorgan* för handeln och sjöfarten och framhåller såsom ett önskemål anordnandet af en »handels- och sjöfartsriksdag», en representation för handeln och sjöfarten under lagbestämda former. Andra yrkesområden hafva representativa centralorgan, hvilka visat sig vara till mycket gagn för tillvaratagandet af där representerade intressen. Särskildt nämner komitén den så kallade »landbruksriksdagen», som består af hushållningssällskapens ombud. Då emellertid komitén icke nu framlägger förslag till en motsvarande representation för handeln och sjöfarten, beror detta icke därpå, att komitén underskattat betydelsen af en sådan representation, som i andra länder varit till gagn. Dess inrättande här är så mycket angelägnare, som de ifragavarande näringarna inom riksdagen hafva mycket få målsmän med fackinsikter och sakna en särskild representant inom regeringen. Skälet hvarför komitén likväl trott sig böra afstå från att afgifva ett detaljeradt förslag i ämnet har — fränsedt nu en viss obenägenhet att bygga på de lokala organ, om hvilka ofvan nämnts — förnämligast varit det, att en organisation af denna särskilda representation måste, för att helt fylla sin uppgift att gifva ett rätt afvägdt uttryck för näringarnas intressen, kräfvat så pass omfattande förarbeten och en så vidlyftig valapparat, att dess förverkligande säkerligen skulle framskjutas till en ganska aflägsen tid. De föregående förslag, som i detta afseende varit afgifna, hafva också mötts af mycket stridiga åsikter. Det har då syntts komitén lämpligare att inskränka sig till att för närvarande söka fylla det mest framträdande behofvet och tillsvidare uppställa formen för den nya organisationen så enkel, att man kan hoppas på dess förverkligande inom en snar framtid. Närmast afser härmed komitén ett organ, som, då till kommerskollegiets utredning eller utlatande öfverlämnas lagstiftnings- eller andra viktigare frågor på handels och sjöfartens områden, må kunna, såsom sakkunnig nämnd, hos verket framhålla yrkesidkarnes meningar och ställa till verkets förfogande

desses sakkunskap, på det att de ifrågavarande ärendena måtte blifva äfven från praktisk synpunkt belysta. Lätteligen kunde också denna nämnd anlitas för att biträda med ledningen af det föreslagna upplysningskontorets verksamhet. Komitén anser, att nämndens medlemmar böra för två år i sänder utses af Kungl. Maj:t till ett antal af 5, hvaraf 3 böra tillhöra handels- och industriidkarnes och 2 sjöfartsidkarnes yrkesgrupper. Det synes komitén önskligt, att medlem af nämnden icke må tillhöra densamma längre än sex år i följd; dock bör icke hela nämnden samtidigt förnyas, utan bör tillses, att den nödvändiga kontinuiteten inom nämnden varder bibehållen. Nämnden, hvaraf en medlem bör af Kungl. Maj:t utses till ordförande, synes böra sammanträda på kallelse af kommerskollegiet eller af ordföranden i nämnden eller då minst tre af nämndens ledamöter därom hos ordföranden göra hemställan. Nämndens medlemmar böra, då de samråda med kollegiet, erhålla ställning såsom sakkunniga adjungerade ledamöter af verket, men därjämte bör nämnden sasom sådan äga själfständigt initiativ. Vid samråd med kollegiet bör nämnden och hvarje dess medlem äga rättighet och skyldighet att, i förekommande fall, låta till protokollet anteckna sin afvikande mening, och bör utdrag af protokollet åtfölja kollegiets utlåtande. Med uppdraget att vara ordförande eller ledamot af nämnden lärer icke böra vara förenad annan ersättning, än som må kunna utgå i öfverensstämmelse med stadgandena i gällande resereglemente.

Komitén hemställer alltså,

att Kungl. Maj:t må utse en nämnd af fem personer, hvaraf tre bland handels- och industriidkare och två bland sjöfartsidkare, med uppdrag att *dels* med kommerskollegium öfverlägga om de lagstiftnings- eller andra viktigare frågor på handels, industrins och sjöfartens områden, som blefve föremål för kollegiets handläggning, *dels ock* biträda med ledningen af det ofvan föreslagna kommersiella upplysningskontoret.

RESERVATIONER.

1:o. Reservation

mot komiténs utlåtande angående statsunderstöd för regelbundna ångfartygsförbindelser

af herr *Melin*.

Ehuru glädjande det skulle vara att se svenska ångare trafikera uti regelbunden fart mellan Sverige och transatlantiska länder, kan jag dock ej förena mig uti komiténs förslag, att statsmedel måtte anvisas för vinnande af ett sådant mål.

Komitén har visserligen ansett sig icke kunna ingå på ett bedömande af de vid betänkandet fogade kalkyler eller velat i någon mån ikläda sig ansvar för dessas riktighet, men man bör dock kunna beräkna det erforderliga understödet till millioner, därest stora och tidsenliga ångare skulle insättas på de föreslagna traderna och kunna punktligt fullgöra tillräckligt många resor.

Emot de skäl, som komitén åberopat såsom berättigande till så stora anspråk på statsbidrag, får jag framhålla, att direkta förbindelser, så fördelaktiga de kunna vara, dock uppvägas af de indirekta, såvida dessa i motsats till de förra erbjuda ej allenast ofta återkommande skeppningsmöjligheter, utan afven billiga frakter.

De många reguliära linier, som uppehålla traden mellan svenska hamnar och de europeiska centralpunkterna för handeln, samt de ännu flertaligare linierna från sistnämnda platser åvägabringa en ständig täflan att kunna erbjuda köpmännen billiga frakter till och ifrån snart sagdt alla världens delar, och bereda därjämte exportören och importören möjlighet till skeppningar af större eller mindre partier, vecka efter vecka, alldeles så som det bäst passar dem. Att dessa fördelar äro mycket stora, det bör ej

kunna bestridas, och hade mången affär säkerligen omintetgjorts, ifall köparen skulle väntat på sin vara, tills den svenska direkta ångaren hunnit anlända och taga hela partiet på en gång.

De olägenheter, komitén framhållit, såsom magasineringkostnader, fara för godset att skadas vid omlastningarna m. m., kunna ju någon gång förekomma, men anser jag dem ej böra tillräknas någon större betydighet.

En omständighet, som vid bedömandet af denna fråga ej heller bör förbises, är den, att en stor del af sådant gods, som beräknas att komma från transmarina platser, köpes på de stora europeiska handelsmarknaderna och således ej tillföres en eventuell direkt linie.

Hvad som ytterligare talar emot beviljande af statsbidrag i föreliggande fall, är den menliga inverkan, som ett monopoliserande vanligen medför, då företagsamheten minskas och energin slappas. Genom subvention åt viss linie kan till och med risk för handeln uppstå, då andra linier därpå kunna lida afbräck och upphöra.

Konstlade medel böra alltså undvikas, och den kunnige, driftige och framsynte köpmannen och redaren får ej frukta fri och öppen täflan, men däremot kan han af staten fordra rättvisa i skatter och afgifter å sina näringar samt sådan lagstiftning i öfrigt, att samfärdseln underlättas, särskildt med afseende å fri-lagers- och frihamnsinstitutionernas införande.

Anmärkas bör ock, att beviljande af subvention i föreliggande fall, vare sig i form af direkt understöd eller seglationspremier, säkerligen skulle föranleda många andra rederier att begära hjälp af staten, och gränsen vore då svår att uppdraga.

Att jag, oaktadt dessa åsikter, ej motsatt mig förslag om statsbidrag för de finska och ryska linierna, beror på att jag anser dem vara rena undantagsfall och att de ifrågasatta beloppen äro ytterst anspråkslösa.

2:o. Reservation

mot komitèns utlåtande angående statsunderstöd för regelbundna ångfartygsförbindelser

af herr *Wallenberg*.

Frågan om subventioner af statsverket har alltid ansetts vara af synnerligen grannliga natur. I utlandet hafva sådana under vissa tidsperioder anlitats, och det kan icke förnekas, att subventioners beviljande af allmänna medel varit till stort gagn för handeln och sjöfartsnäringen. Men hvad som är nyttigt i dag är icke alltid nyttigt ett år härefter, och därför har man utan tvifvel kunnat spåra, att åsikterna utomlands, angående nödvändigheten af subventioners beviljande, icke framträda så skarpt nu som för 15 år sedan. Därmed är dock icke bevisadt, att hos oss i vissa fall systemet med subventioner icke behöfver tillgripas, ty med afseende på *handeln*s utveckling låter det sig icke göra att öfverhoppa vissa skeden af utvecklingens jämna gång.

Hvad den stora internationella sjöfarten beträffar, lyder den mindre under den jämna utvecklingens lag än många andra näringar, därför att det element, på hvilket den bedrifves, numera är en gemensam egendom, öppen för alla; och fraktmarknaden står en och hvar till buds, förmedlad genom den elektriska gnistan, lika väl i Stockholm som i London eller Hamburg. Här är endast fråga om att den behöfliga materielen finnes. Dess mer eller mindre fördelaktiga användning kommer sedan att bero på kunskaperna och erfarenheten hos redarne. Det är således jämförelsevis få faktorer, som med afseende på den stora sjöfarten inverka. Skeppsredareverksamheten är icke en näring, som behöfver läras från far till son i många led, och för densamma gäller icke ovilkorligen, att en redare med 60 år på nacken måste vara mer framstående än 30-åringen. Endast energi och den vakna blicken samt det flitiga inhämtandet af hela världens

marknadsläge utgör underlaget för kompetensen. Det har därför visat sig, att vissa länder såsom Norge och i synnerhet Tyskland kunnat på synnerligen kort tid komma att intaga framstående platser inom de sjöfartsidkande nationernas led, hvilket för mig bevisar, att om man *velat* en utveckling i den riktningen, så finnas inga tekniska hinder för saken. Visserligen är jag den förste att framhålla, att befintligheten af en duglig kustbefolkning är ett viktigt underlag för sjöfartsnäringens utveckling, och icke kan det jäfvas, att denna omständighet, hvad beträffar Norge, har sin stora betydelse. Men om Tyskland har man aldrig kunnat påstå, att det ägt en sjöfarande kustbefolkning. Det har uppfostat en sådan, då man där i landet kom till insikt om den stora betydelsen af sjöfarten, och om få uttalanden torde man i Tyskland vara så enig som om den af tyske kejsaren gifna parollen: *»unsere Zukunft liegt auf dem Wasser»*.

I båda dessa länder har man förstått att anskaffa det nödiga kapitalet. I Tyskland, därför att tillräckliga kapital alltid finnas disponibla, då deras framgångsrika användande är att påräkna. I Norge, därför att öfriga näringar icke hade sådana förutsättningar som just denna. Och hvad man själf icke hade, det anskaffade man utifrån, ty rederinäringen, rätt bedrifven, skulle, det insåg man, i allmänhet gifva så stor vinst, att man alltid kunde betala den utländske kapitalisten en rätt hög ränta och ändock hafva god behållning. Jag har alltid därför ansett såsom fåvitskt det hos oss ofta förekommande klandret, då det är tal om, att norrmännen till stor del icke äga sin handelsmarin. Faktum är emellertid, att de förtjänat betydliga belopp på den transaktion, som af dem utförts, och det torde om några år kunna bevisas, då man kan öfverskåda saken opartiskt, att landet icke allenast räddat sig ur en brydsam belägenhet med otillfredsställande handelsbalans och i öfrigt ogynnsamma konjunkturer för industri och handel, utan t. o. m. kommit till välstånd för att icke säga rikedom. Det var sjöfarten, som åstadkom detta.

På ett helt annat sätt ställer sig frågan om *en utveckling af handeln*. Dess teknik är oändligt mycket mer komplicerad. I motsats till att befraktaren af ett fartyg i allmän fraktfart endast kräver få manipulationer, få telegram och ett fåtal förhand-

lingar, fordrar varuutbytet ett oerhördt arbete. Köpmannen, som är mellanhand mellan producenten och konsumenten, kan icke med en helt enkel telegrafisk förfrågan göra sig underrättad om, huruvida en så och så stor kvantitet af en vara erfordras. Han måste genom studier, vidsträckta resor och otaliga besök hos sina, på vidt skilda orter bosatta kunder studera deras smak, vanor och föreställningssätt. Och om i en trakt smakriktningarna eller vanorna skulle vara så olika, att det utförande af hans artikel, som passat för A, ej passar för B, så måste han å andra orter eller genom mellanhänder uppsöka afnämare för dessa artiklar för att få en order tillräckligt stor, för att dess utförande hos producenten skall löna sig. Den stora utvecklingen hos industrien och därmed förenade prisfall nödvändiggör nämligen, att varuomsättningen sker i stort; det kan aldrig löna sig att igångsätta ett varuutbyte med små kvantiteter. Kostnaderna skulle då blifva för stora och vinsten bortfalla. Köpmannens arbete är emellertid därmed icke slut. Har han lyckats anskaffa ett tillräckligt antal afnämare, så gäller för honom sedan att förmedla dessas smak och intressen till producenten. Han måste upplysa och undervisa denne om, hvad marknaden fordrar. Vål anses det i många fall, i synnerhet hos de större fabrikanterna, att dessa själfva vilja inhämta kännedom hos konsumenten om nyss nämnda omständigheter, och vi höra ofta omtalas, att järnbruk utsända sin förste ingenjör för dylikt ändamål. Jag tror emellertid icke, att däraf i allmänhet vunnits önskad resultat, åtminstone icke då sådana resor företagas endast hvart tredje eller fjärde år. Endast en oafslätlig och fortgående förbindelse med konsumenten kan på ett tillfyllestgörande sätt förhindra, att marknaden förloras. Konkurrenter uppträda nämligen och underbjuda eller utbjuda förbättrade artiklar, och skall marknaden icke förloras, måste antingen varan förbättras i jämnhöjd med konkurrentens eller ock prisnedsättningen utjämnas. Detta är köpmannens viktiga uppgift. En icke mindre sådan består däri, att alltjämt uppsöka nya kunder.

Fastän det, som jag nyss nämnt, kan sägas egentligen icke hafva med ämnet att göra, måste jag dock anföra dessa synpunkter för att kunna bevisa, hvad jag sedermera kommer till.

Jag har velat ådagalägga köpmannens stora mission och vikt för industriens utveckling, och jag kan för att bestyrka detta icke anföra bättre förebilder än England och Tyskland. I synnerhet det sistnämnda landet torde hafva sin kunskapsrika och dugliga köpmannakår att tacka för sin storartade utveckling.

För att emellertid köpmannen skall kunna utföra allt detta, måste *honom gifvas de nödiga verktygen i handom*. Ett af dessa är den *näringsfrihet*, som vi numera åtnjuta. Men ett annat kanske ändå viktigare är *goda kommunikationer*.

Då jag ingår på denna fråga, utkastar jag genast för resemangets skull det påståendet, att man hos oss, med afseende på de kommunikationer, som köpmännen behöfva, har försummat mycket, och detta påstående skall jag bevisa, i trots af att med afseende på folkmängden intet land i hela världen gjort så mycket för sina kommunikationer som just vårt. De årligen utkommande statistiska redogörelserna ådagalägga, att järnvägsnätet är det mest storartade och att dess utveckling alltjämt fortgår. Statsmakterna visa sitt intresse i detta hänseende genom att snart sagdt utan gräns bidraga med kapital. Anläggandet af järnvägar, de må vara af hvad beskaffenhet som helst eller ligga i hvilken som helst afkrok af landet, finner alltid gynnare eller tillräckligt kapital. Ur kulturell synpunkt är härom ej annat än godt att säga, men ifrågasättas kan, om man icke i många fall gått allt för långt eller om man af de utlagda medlen haft den nytta som påräknats. På sådant sätt synes mig bra många millioner användts mera för behaget, att en landsdels befolkning skall kunna åka på järnväg i stället för med skjuts, än för nödvändigheten af handelsomsättning; och i detta ligger ju i och för sig intet ondt, för så vidt man kan anse, att landet har råd därtill. Hvarken vår handelsomsättning eller handelsbalansen har däraf nytta, ty järnvägsnätet omsätter hufvudsakligast varor inom landet. Nu är emellertid uppgiften för komitén icke det kulturella intresset utan det nationalekonomiska, och har jag därför sökt ådagalägga, huru viktigt det är för köpmannen, d. v. s. förmedlaren af vår varuomsättning, att hafva goda kommunikationer. För denna är det icke nog, att man inrättar goda kommunikationer *till gränsen, utan man måste gå utöfver denna, —*

man måste draga ut järnvägarne öfver hafven. Det är detta, som icke beaktas, och det är detta, som måste göras.

I det allmänna föreställningssättet ingår, att, om en järnväg leder till en sjöstad och denna står i förbindelse med orter i främmande länder medelst ångbåtar, så finnes en användbar handelsförbindelse. Det är emellertid icke så. Allt för många omständigheter och hinder förefinnas för att en dylik anordning skulle kunna kännetecknas såsom en modern kommunikationsled, användbar för handelsändamål. För att belysa detta vill jag såsom exempel framhålla, huru föga gagneliga vi i dag skulle anse samfärdsmedlen mellan Stockholm och Malmö, om tågförbindelse emellan dessa städer endast funnes en gång i veckan, eller om å nyss nämnda trafikled ett afbrott måste göras i Nässjö för omlastning af gods eller om de resande där måste uppehålla sig öfver natten. Exemplet, tillämpadt på våra förbindelser utöfver våra gränser, kan väl icke nekas vara slående. Det adagalägger, hvad som hvarje dag sker, nämligen att de varor, de må vara af aldrig så ömtålig beskaffenhet, som t. ex. smör, som föres till Göteborg, stanna i järnvägens magasin, där de måste omhändertagas af en särskild, därtill befullmäktigad person samt, efter att hafva magasinrats i staden kanske en vecka, föras ombord på en ångare för att vidare befordras. Icke är detta modernt och nog skulle det väcka bra mycken ovilja — för att återgå till mitt exempel — om gods behöfde sålunda behandlas i Nässjö. Jag kan ej heller finna mera fog för att lägga en dylik handelsgräns i Göteborg eller någon annan sjöstad än i Nässjö; fastän jag medgifver, att ett sådant uppehållande af varorna med ty åtföljande kostnader skulle erinra om medeltidens feodalvanor, där riddarne från sina fasta slott förskaffade sig inkomster genom att skatta de framdragande varutransporterna, då dessa kommo i deras väg.

Varuomsättningen får icke känna sådana gränser, där de icke oundgängligen äro nödvändiga, såsom exempelvis för den transoceaniska trafiken. Att uppehåll i transoceanisk fart måste uppstå, beror emellertid på den omständigheten, att man exempelvis på en linie emellan Hamburg och New York icke kan expediera en ångare för hvarje dag, dels därför att det vore för kostbart, dels

ock därför att det vore omöjligt att anordna tillräckligt snabb lastning och lossning af så stora fartyg. Den tekniska fulländningen är nog därför relativ. Men det är å andra sidan stor skillnad mellan transocean varuutbyte och det som försiggår till våra närmaste afsättningsområden.

Af hvad som nu anförts torde framgå, att jag anser af hufvudsaklig betydelse att erhålla fullt regelbundna förbindelser *ut-öfver* våra gränser med våra järnvägsförbindelser inom landet. De borde vara dagliga så väl till Ryssland som till Tyskland, och att ernå detta ligger hvarken inom omöjlighetens gräns, ej heller äro kostnaderna därför så fruktansvärda.

För att emellertid dylika förbindelser skulle vara af den nytta, som jag här önskar ådagalägga, måste de hafva naturen af att vara sannskyldiga »*järnvägar öfver hafven*». Att en om-lastning måste ske, när varan skall öfvergå från land till haf, bör icke hafva någon inverkan för varuafsändaren. Han bör icke behöfva vidtala särskilda ombud för varornas magasinering eller omhändertagande; allt sådant måste ombestyras af kommunikationsförvaltningarna, så att varornas obehindrade framförande öfver allt äger rum. Detta hör icke till det utförbara, äfven om direkt samtrafik i den mening, att väglängderna sammanläggas, med ett sådant land som Ryssland icke skulle kunna vinnas. Ty lika så väl som nu genom enskildt aftal varan kan tullbehandlas och vidare försändas till det inre af ett närbeläget land, lika väl kan detta ombesörjas genom aftal mellan kommunikationsförvaltningarna. Bekvämligheten af en sådan anordning ligger i öppen dag. I stället för att en härvarande fabrikant genom korrespondens behöfver anskaffa ett särskildt ombud å det främmande landets gräns, kunde han erhålla nödiga upplysningar om frakt-kostnader m. m. vid stationen, där varan inlämnas. Att en sådan anordning för öfrigt är utförbar, har ådagalagts genom våra grannar danskarne, som sig till fördel icke allenast träffat aftal i dylik riktning utan äfven förstått att länka de svenska varutransporterna, så att dessa i åtminstone två riktningar så godt som måste föras genom deras land. Om än en dylik anordning för oss i visst afseende kan anses såsom bekväm, så har den dock

många och betänkliga skuggsidor, genom att vi komma i kommersiellt beroende.

Se vi till exempel på, huru vi skött vår smörexport, och uppdraga en jämförelse med, huru danskarne skött sin, så skola vi finna, att från det att vi på 70-talet båda stodo ganska lågt, ja så lågt, att knappast någon export försiggick alls från de båda länderna, så har man i Danmark kommit upp till en export-siffra af 160 millioner kronor per år, då vi ej hunnit längre än i närheten af 40 millioner. På samma sätt med en annan landtmanuaprodukt, ägghandeln. Danskarne exporterar af denna vara för 20 millioner kronor, då vi importerar för flera millioner. Att detta beror på öfverlägsenheten hos deras kommunikationer och hos deras köpmän, lider intet tvifvel. Men det är också visst att, äfven om vi hade lika framstående köpmän som danskarne, så skulle dessa icke kunna åstadkomma någon afsevärd ändring af siffrorna, så länge som vi försumma att anordna regelbundna kommunikationer till de angränsande länderna.

Huru viktigt det är att komma så direkt som möjligt till afsättningsorten, kan äfven genom slående exempel visas, just med afseende på vår smörexport. Smörproducenten i södra Sverige har tillgång till samtrafikstaxor öfver Danmark till England, på samma sätt som den danske smörproducenten. Men han begagnar sig såsom regel icke häraf utan föredrager att sälja sitt smör till köpmannen i Köpenhamn. Sålunda säljas af de 40 millioner kronor smör, som vi årligen exporterar, icke mindre än för 15 millioner kronor till danska mellanhänder. Dessa hafva emellertid intet intresse af att afsätta den svenska varan framför den danska, och följdén däraf blir både att sämre pris erhålles och att marknaden inskränkes. Om i dess ställe de svenska producenterna stode i mera direkt förbindelse med konsumenterna, så skulle utan tvifvel bättre pris ernås. Men äfven om så ej skulle kunna ske, så vore väl bättre att för befrämjande af våra intressen bättre förbindelser anskaffades med exempelvis driftiga tyska köpmän i stället för att öfverlämna våra intressen i händerna på våra konkurrenter. Jag syftar härvid på, att i synnerhet smör-exporten från södra Sverige borde förmedelst ångfärjor i direkta vagnar ledas öfver Lübeck och Hamburg till England, förmedelst

från Hamburgs frihamn redan nu *hvarje dag* afgående båtar. Vi erhålla då en kraftig hjälp just inom det område, där vi själfva äro svaga, nämligen köpmannens, och det lider intet tvifvel, att Hamburgs driftiga köpmän skulle befitta sig om att uppsöka nya kunder i England och kraftigt förhjälpa oss att konkurrera om den engelska smörmarknaden. Jag afser emellertid att i ett annat sammanhang återkomma till denna viktiga angelägenhet och har endast velat antyda utförandet.

I det föregående har jag sökt ådagalägga, huru stor och viktig frågan är om upprättandet af goda kommunikationer utöfver landets gränser.

Jag har ock framhållit, att den stora sjöfarten i och för sig enligt mitt förmenande är en så god näring, att den icke annat än i undantagsfall bör behöfva någon direkt hjälp i annat afseende än anskaffande af kapital och modernisering af befintliga institutioner. Men härvid syftar jag endast på *allmän fraktfart* och vill uttryckligen framhålla, att man måste bestämdt skilja emellan sådan sjöfart, som bedrifves för sjöfartens egen skull, och sådan som bedrifves för handeln. Den sistnämnda har helt andra betingelser. Den är icke längre att anse såsom sjöfart i detta ords allmänna mening, utan den är att anse såsom ett järnvägsföretag eller lät vara en kommunikationslinie. Men likasom det torde vara ådagalagdt, att järnvägsdrift utan regelbundenhet och dagliga förut fastställda afgangstider skulle vara något onaturligt och i hvarje fall icke motsvara sitt ändamål, lika kraftigt önskar jag framhålla, att ett utsträckande af våra järnvägar utöfver våra gränser och till närliggande länder ovillkorligen måste lyda samma lagar och fylla samma uppgifter, som de å land belägna kommunikationerna. Det kommer att taga tid att här i landet få detta föreställningssätt erkändt, ty det är för oss så nytt; men det blir en oeftergiftig nödvändighet, för så vidt vår exportindustri icke skall gå under och för så vidt vi önska ett upphjälpande af vår nuvarande beklagliga handelsbalans till utlandet.

Detta uttalande får emellertid icke tagas absolut efter orden eller sådana konklusioner däraf dragas, som att vi borde inrätta regelbundna linier till Ostasien, Sydamerika eller till andra transmarina platser, utan mitt påstående är begränsadt till oss närmast liggande länder och kan ej gälla andra, förr än vi till äfventyrs skulle få sådana intressen längre bort, som då kunde gifva fog för utsträckta kommunikationer. Så har Norge i ganska utsträckt grad gifvit subventioner åt sjöfartsföretag, hufvudsakligast på egna kuster eller med närliggande länder. I ett enda fall har man gått längre, nämligen med den spanska linien. Anledningen härtill är emellertid uppenbar. Norge har funnit, att det katolska och till följd däraf mycket fiskätande Spanien behöfde så stor tillförsel af fisk, att man med fördel kunde utbjuda den norska i konkurrensen med fiskvaror, lämnade från England, Frankrike och Medelhafsländerna. Därför inrättades den linien, och det har äfven blifvit ådagalagdt, att den beredt landet stora fördelar.

Men helt annorlunda ställer sig frågan enligt mitt förmenande, när man här i Sverige bringat på tal upprättandet af direkta förbindelser emellan Sverige och så aflägsna platser som i Ostasien och La Plata. Här föreligger intet sådant verkligt underlag för dylika linier som exempelvis för de länder, som hafva betydande kolonier. Ej heller har såsom under Frihetstiden den svenska handeln tagit den riktningen, att den slagit sig särskildt på dessa trakter, en riktning som för öfrigt hufvudsakligen afsåg import och icke export. Och ändock har under de senaste åren oupphörligen ropet efter sådana linier hörts. Knappast en enda af de under senaste åren utsända handelsstipendiaterna har underlåtit att efter kort vistelse i något af de transmarina länderna genast framslunga påståendet, att en afsevärd afsättning af svenska produkter skulle kunna påräknas, om endast direkta förbindelser funnes från vårt land. Man har pekat på det lilla Danmark och icke utan afund framhållit, att vi borde hafva kunnat astadkomma lika mycket som de. Men man har därvid förbisett, att de danska linierna tillkommit efter ett storartadt och grundligt arbete, åsyftande handelns upphjälpande. De hafva hvad vi sakna, nämligen en lifskraftig och duglig köpmanskår, som genom resor

och noggranna studier förskaffar sig insikt om dylik handel. Och de hafva vidare sökt sadana politiska förbindelser, som erfordras för att icke blottställa en liten nations undersåte i dessa halfbarbariska trakter. Häraf synes återigen, huru komplicerade dessa saker äro; om den danska-ostasiatiska linien kommer att bära sig, torde detta bero på att den endast är ett komplement till andra merkantila storartade företag i Siam och Kina, så att linien icke i och för sig behöfver bära alla därmed förenade utgifter.

Skola därför sträfvandena gå i den riktningen, att vi skola sysselsätta oss i mycket aflägsna länder, så borde spørsmålet behandlas sålunda:

Låtom oss med all kraft sträfva efter att skaffa oss handel med dessa länder och afsättning därstädes af våra produkter; låtom oss därför genom utsändande af skickliga, tekniskt bildade personer undersöka möjligheten däraf — icke genom oefarna handelsstipendiater — och låtom oss därefter slutligen, sedan handeln visat sig uppblomstrande, sysselsätta oss med frågan om inrättandet af egna linier.

I den ordningen anser jag, att komitén bort behandla ifrågasvarande spørsmål, och det är därför jag hyst så stora betänkligheter vid saken ifråga, att jag ansett mig böra däröfver uttala särskild mening.

Då emellertid frågan blifvit så mycket ventilerad i pressen och man och man emellan — dock utan föregående undersökning — och då den syntts för många vara så tilltalande, är det så mycket mer angeläget att grundligt utreda densamma. Jag har därför deltagit i utarbetandet af kostnadsuppgifter för upprättandet af dylika linier, och fastän som regel kalkylerade utgifter i högst väsentlig mån understiga blifvande verkliga, så anser jag dock, att de af komitén framlagda siffrorna, i hvilkas utarbetande jag som sagdt deltagit, äro så nära de verkliga, att på dem kan grundas en föreställning om utgiftsidan. Hvad beträffar inkomstsidan, har jag däremot stora betänkligheter. Först och främst må det väl icke kunna sägas vara af behofvet påkalladt att upprätta en linie, när man i kalkylen måste taga sin tillflykt till de inkomster, som kunna uppkomma genom inlastande af varor i ett på vägen beläget handelscentrum. Visserligen kan häremot invändas,

att afsättningen till Ostasien och La Plata icke varit stor, därför att direkta linier icke funnits. Varorna kunde hafva befordrats öfver Hamburg, Antwerpen eller någon engelsk hamnstad och redovisats i statistiken sasom export till dessa länder. Men äfven om statistiken (se tabell 4 till bihang 4 af Sveriges utrikes handel), utvisande å sidan 107 endast en varuomsättning till dessa länder för 1898 af 476,925 resp. 720,837 kronor, icke skulle angifva all omsättning, så är dock antagligt, att de verkliga siffrorna äro väsentligt högre. Jag för min del ser ej heller någon utsikt till, att detta i någon väsentlig man skall förändra sig.

Jag kan emellertid icke neka till, att det är ganska motbjudande att behöfva opponera sig mot planer på dylika företag, hvilka otvifvelaktigt skola åtminstone tills vidare uppfylla mängen med stolthet och komma de fosterländska känslorna att svalla. Men jag kan icke undgå att taga i betraktande, huru betänkligt det skulle gestalta sig den dag, då vi blefve tvungna att lägga upp eller försälja dessa fartyg och då vi skulle se de en gång så stora förhoppningarna grusade; och detta kommer att ske, om vi nu eller under de närmaste åren anordna dylika förbindelser. Om däremot de nödvändiga förutsättningarna, nämligen en utvecklad handel och kännedom om dessa länder, skulle komma att blifva tillfinnandes, då, men först då, skall jag blifva den ifrigaste förkämpan för inrättandet af behöfliga kommunikationer. Jag skall därjämte visa, att vi kunna komma därhän utan att löpa de risker, som ett för tidigt inrättande af storartade anordningar skulle hafva till följd. Om t. ex. en ny grufva börjar bearbetas i närheten af Gellivarebanan, torde det icke ifrågasättas att anlägga en ny järnväg ner till hafvet, utan man transporterar den brutna malmen förmedelst en bibana till hufvudbanan; åtminstone så länge som trafiken på denna icke är större än att godsmängden kan framföras. På samma sätt har jag tänkt mig, att det vore naturligare att till redan befintliga stora stråkvägar för handeln från Tyskland, Belgien, England och t. o. m. Danmark inrätta goda förbindelser. De å dessa linier trafikerande stora ångarne hafva endast sällan fyllda lastrum, åtminstone icke på utgående, och kunna därför lämna godt tillfälle för befordran af

våra industriartiklar. De varor däremot, som beräknats för hemresan, äro alla af sådan natur, att de billigare kunna befordras genom ångfartyg i allmän fraktfart eller genom segelfartyg, än genom dyrbara subventionerade linier. Häremot har man hufvudsakligast endast haft en invändning, nämligen att varorna vid omlastningen kunna taga skada. Då emellertid det hufvudsakligaste exportgodset består af järn- och stålvaror och då det icke torde kunna bestridas, att man genom särskilda åtgärder, såsom en särskild agents anställande och ett magasins upprättande för varornas förvarande på omlastningsorten, för ett jämförelsevis ringa belopp, skulle kunna få denna olägenhet utjämnad, så torde inbörden af denna invändning icke hafva någon bärvidd.

Jämför man därjämte på så sätt uppkomna kostnader — låt vara, att dessa skulle uppgå till 1, 2 eller 3 kronor per ton af exporteradt gods, eller således högst 12,000 kronor — med beloppet af det statsunderstöd, som enligt uträkningen behöfde vara 810,628 kronor, och därvid vill erkänna, att den nyss nämnda olägenheten af omlastningen skulle kunna vara afhjälpt genom att träffa förbättrade anordningar vid omlastningen, så förefaller det, som om denna såsom väsentlig framhållna olägenhet icke fordrade allt för stort afseende.

Ungefär samma förhållande gör sig gällande med alla de i komitéförslaget ifrågasatta linierna.

Det är gifvet, att man vid upprättandet af dylika linier särskildt anser som tungt vägande skäl dem, som ådagalägga att vår export däraf skulle kunna draga nytta. Men undersöka vi då den mängd gods, som i kalkylerna beräknats kunna *exporteras från Sverige*, så framgår att

till Syd-Amerika skulle exporteras.....	8,000 ton
till New-York	5,400 »
på den Ostasiatiska linien	4,000 »

Sammanställas nu dessa siffror med de subventionsbelopp, som staten behöfde vidkännas för att få till stånd en dylik export på det föreslagna sättet eller respektive:

för Syd-Amerikanska linien	Kronor	769,200,
» New-York linien	»	436,861,
» Ost-Asiatiska linien	»	810,628,

så visar sig, att kostnaden för hvarje ton exporteradt gods blir

för Sydamerikanska linien.....	Kronor	96,15	per ton
» New-York linien	»	80,90	» »
» Ost-Asiatiska linien	»	202,65	» »

Orimligheten af dessa siffror har jag för min del svårt att förmildra, då inga sådana omständigheter föreligga, som jag ofvan anfört böra inverka och hafva inverkat för andra länder, nämligen antingen koloni-intressen eller speciella handelsintressen.

En helt annan betydelse synes mig däremot ett ordnande af våra förbindelser till angränsande länder innebära för utvecklandet af vår handel.

Vid behandlingen af denna fråga ber jag återigen få erinra om hvad jag förut sökt kraftigt ådagalägga, att sjöfart i den allmänna fraktfarten icke får förblandas med den, som uteslutande måste anses såsom ett verktyg för handelns upphjälpande. Och likasom jag därvid ådagalagt, att den stora sjöfarten hvarken behöfver eller bör understödjas genom subventioner, lika ifrigt måste jag framhålla nödvändigheten af, att det slags sjöfart till närbelägna länder, som afser ett fullkommande af kommunikationerna till dessa för handelsändamål måste understödjas med subventioner.

I komiténs förslag har i första rummet upptagits frågan om våra förbindelser till Finland och Ryssland. Utan att vilja låta komma mig till last ett återuppreparande, ansluter jag mig fullkomligt till den del af motiveringen, som af komitén och andra blifvit anförd till förmån för upprättandet af dylika linier. Men om än i motiveringen sålunda blifvit ådagalagdt, att förbättrade förbindelser borde i väsentlig mån utvidga våra handelsförbindelser, så skiljer jag mig dock från komiténs åsikt, beträffande vill-

koret härför. Komitén har sagt, att handelsförbindelserna skulle förbättras, om en från Gäfle föreslagen linie till Finland och en från Järnkontoret föreslagen förbindelse till Ryssland blefve genomförd. Jag bestrider detta därmed, att om sådana förbindelser, som af komitén föreslagits, upprättades, kommer *ingen väsentlig förbättring* i våra handelsförbindelser med Finland och Ryssland att försiggå. En förbättring i dem och till och med en väsentlig sådan skulle endast kunna vara att paräkna, om kommunikationer, grundade på säkra kalkyler, till dessa länder upprättades, hvilka äro *fullt regelbundna* samt hafva tillräckligt *täta turer*.

I detta afseende har jag inom komitén anmält, beträffande linien Gäfle—Räfsö—St. Petersburg, att det framlagda kostnadsförslaget är otillförlitligt och därför icke bort läggas till grund för ett bedömande af subventionens belopp.

Om det hade varit fråga om att skaffa en befälhafvare lefvebröd genom att sätta i hans händer en billig ångare, afsedd endast för sådant ändamål, och att därvid angifvits, att denna ångare borde försöka sig på att vid för ångaren lämpliga tillfällen (men icke för en regelbunden handel) trafikera den angifna linien, så kunde det angifna subventionsbeloppet möjligen vara till fyllest. Men då jag anser, att något sådant alldeles icke kan erkännas såsom statsändamål, så har jag härigenom velat uttala min gensaga mot ett dylikt sätt att behandla frågan. Ungefär på det sättet gick det till, då linien Västervik—Libau upprättades. Utan plan och utan tillförlitliga beräkningar kunde denna linie därför ej heller existera många år. Att nu återupprepa något dylikt vore enligt mitt förmenande fullkomligt förkastligt.

Enligt förslaget om linien Gäfle—Räfsö—St. Petersburg skulle å denna utföras 12 resor under sommaren å sträckan Gäfle—St. Petersburg samt 18 resor å sträckan Gäfle—Räfsö under vintermånaderna. Under antagande af att sommaren menas Maj—Oktober, skulle således en tur företagas en gång hvar 15 dag under sommaren, och under vintermånaderna en resa hvar 10 dag. Nu är emellertid enligt mitt förmenande alldeles utan gagn att bygga en kommunikationsled på så glesa turer, i synnerhet i betraktande af arten af de artiklar, som skulle exporteras eller importeras. I förra fallet torde afsändarne

af finare stålvaror och maskingods icke vara belättna med så långsam expedition, och i senare fallet torde importörerna af matvaror icke kunna bygga någon framgångsrik handel på en så beskaffad tillförsel.

Under inga förhållanden kan jag därför ansluta mig till ett förslag af den beskaffenhet, som nu föreligger. Det första villkoret för en dylik kommunikation skall vara att kortaste vägen öfver sjön sammanbinda järnvägsnäten i de båda länderna. Då nu emellertid en järnväg emellan Björneborg och dess hamnplats, Räfsö, visserligen är projekterad men ännu icke blifvit verklighet, så förefinnes intet fog att för närvarande anordna en dylik förbindelse.

För att emellertid angifva arten af en sådan linie och kostnaden därför skall jag tillåta mig framlägga följande kalkyl för ifrågavarande linie, som naturligtvis ej kan tänkas komma till stånd, innan Räfsö blir sammanbundet med det finska järnvägsnätet.

Förutsättningar:

En ångare, afgående 2 gånger i veckan från hvardera af ändpunkterna Gäfle och Räfsö. Distans 150 latitud-minuter. Beräknad fartid 15 timmar. Fartygets kostnad c:a 200,000 kronor. Maskinkraft 400 indikerade hästkrafter. Passagerareinredning. Befrielse från alla afgifter till stater, kommuner eller hamnar.

Utgifter:

Hyror:

1 Befälhafvare	4,000	
1 Styrman	1,800	
2 Styrmän à 1,200	2,400	
1 Maskinist	2,400	
1 d:o	1,500	
4 Eldare à 720	2,880	
4 Däcksgastar à 720	2,880	
2 Städskor à 300	600	Kr. 18,460

Kosthåll:

för 16 man à 1,25 per dag och man

» 7,300
Transport Kr. 25,760

Transport Kr. 25,760

Kol:

efter 0,8 kg. pr ind. hkr eller 7,04		
ton per dubbelresa = för 104		
dubbelturer	732 ton	
för vinschar, värmeledning och		
kök $\frac{1}{2}$ ton per dag	180 »	
	Summa 912 ton à 20	» 18,240

Diverse i maskin:

15 % af kolkostnaden		» 2,700
----------------------------	--	---------

Diverse på däck:

trossar, rengöring, ishackning etc.....		» 3,000
---	--	---------

Arbetspengar:

Denna siffra torde vara svår att angifva, emedan den transporterade godskvantiteten icke torde kunna bestämmas, men med användande af den kvantitet, 4,400 ton för export och 4,000 ton för import, som af komitén blifvit angifven och som härrör från Gäfle-förslaget, utgör denna post à 1 kr. in och 1 kr. ut.....

		» 16,800
--	--	----------

Tvätt		» 500
-------------	--	-------

Reparationer och haverier, som ej ersättas af assu-		
rans		» 2,500

Diverse		» 2,500
---------------	--	---------

Assurans: 6 % à 200,000 kronor		» 12,000
--------------------------------------	--	----------

Annonser		» 4,000
----------------	--	---------

Afskrifning, 7 %		» 14,000
------------------------	--	----------

Administration och kontor:

Styrelse	6,000	
2 Tjänstemän à 2,000	4,000	
Trycksaker	1,500	» 11,500

Dockning och målning, 2 gånger à 600		» 1,200
--	--	---------

Transport Kr. 114,700

Transport Kr. 114,700

Härtill kommer:

Ersättning för isbrytning.....	»	3,300
Ersättning för tillfälligt anskaffande af reservbåt	»	5,000
5 % ränta å kapitalet	»	10,000
		Summa Kr. 133,000

Inkomster:

Med afseende på dessa torde det af samma skäl, som ofvan angifvits, vara vanskligt att anställa en beräkning. Hvad godsmängden beträffar, begagnar jag därför densamma, som upptagits i Gäffeförslaget, eller i bägge riktningarna tillsammans 8,400 ton.

Med afseende på den beräknade inkomsten bör denna af skäl, som jag sedermera skall angifva vid behandlingen af förslaget om förbindelsen Stockholm—Reval, grundas på Statens Järnvägars taxa. Efter denna torde som en medelsiffra kunna beräknas 5 öre pr tonkilometer. Då jag nu ansett den ifrågavarande linien böra, vid fraktberäkningen efter sagda taxa, ingå med en beräknad väglängd af 150 kilometer i stället för den verkliga, som är 250, så skulle med sagda godsmängd, 8,400 ton, och ett autaget värde af 5 öre per tonkilometer den sammanlagda inkomsten

uppgå till	Kr. 63,000
Lägges härtill inkomsten för passagerare, beräknad till	» 5,000
blir summan	Kr. 68,000
hvidan alltså bristen att fylla skulle uppgå till	» 65,000

Bestämmelserna för en dylik linie borde innehålla:

- a) att fartyget skall vara passagerareinredt;
- b) att fartyget skall göra 10 knop;
- c) att turer emellan Gäfle och Råfsö (när denna plats förbundits med finska järnvägsnätet) skola vara fullt regelbundna, då is ej hindrar, med två dubbelturer i veckan året om och efter turlista, som af Kongl. Järnvägsstyrelsen fastställles;
- d) att frakttariff skall fastställas i öfverensstämmelse med Statens Järnvägars taxa för 150 kilometer;

e) att linien skall ingå i samtrafiken, börande alla därmed sammanhängande aftal och åtgärder besörjas af Kongl. Järnvägsstyrelsen;

f) att afkortning för uteblifven tur skall ega rum med ett belopp, om detta skett på grund af naturhinder, som står i proportion till hela subventionsbeloppets förhållande till hela antalet turer, som under år är att utföra, samt, om sådant skäl icke föreligger, detta ökad med en plikt af 100 kronor;

g) att då ångaren af någon anledning icke kan fullgöra sin tjänst, reservbåt genast bör anskaffas;

h) att kontraktet skall uppgöras för 10 år;

i) att staten äger en lösningsrätt under samma vilkor, som pläga bestämmas vid järnvägskoncessioner.

Turlistan för båten kunde exempelvis hafva följande utseende:

från Gäfle	måndag och torsdag	kl. 5 e. m.
till Råfsö	tisdag och fredag	» 8 f. m.
från Råfsö	tisdag och fredag	» 5 e. m.
till Gäfle	onsdag och lördag	» 8 f. m.

Med stöd af hvad jag ofvan anfört, anser jag att komitén bort hemställa:

att till upprättande af en regelbunden förbindelse emellan Gäfle och Råfsö i Finland anvisas af statsmedel, sedan järnvägen emellan Björneborg och Råfsö blifvit fullbordad, ett belopp af 65,000 kronor årligen att utgå under de villkor, som Kongl. Maj:t pröfvat erforderliga, skolandet linien stå under Kongl. Järnvägsstyrelsens kontroll.

Ifråga om den enligt mitt förmenande synnerligen viktiga linien Stockholm—Reval har jag haft anledning att uttala särskild mening på den grund, att vid diskussionen af denna fråga inom komitén meningarna om sträckningen af denna linie voro

så delade, att jag, som på grund af hvad jag sedermera skall anföra, ifrigt önskade komiténs enhälliga anslutning till förslaget om förbindelse med Ryssland, icke ville riskera denna samstämmighet genom att allt för ifrigt påyrka, att mina uttalanden skulle intagas i motiveringen. Men jag har därjämte en afvikande mening med afseende på planens realiserande, hufvudsakligen grundad på de åsikter, som jag uttalat i inledningen till min reservation, angående villkoren för dylika liniers betydelse för handeln.

Fasthållande min bestämda grundsats vid dylika liniers inrättande, att deras viktigaste ändamål är att sammanknyta järnvägslinierna inom tvenne genom hafvet åtskilda länder, anser jag såsom ofafvisligt, att det närmaste afståndet skall väljas. Härutinnan delar jag således fullkomligt Järnkontorets, Exportföreningens och de konsulers mening, som yttrat sig i frågan.

Mot min här nyss uttalade åsikt, att en dylik förbindelse skulle verka som en »järnväg öfver hafvet» och att samma anknytningspunkter blifva använda hela året om, borde ingen allvarlig invändning kunna göras. Det är först genom en långt drifven regelbundenhet, som förbindelsen öfver sjön kan med afseende på transportvärde blifva likställd med förbindelsen på land. Det får därjämte icke förglömmas, huru viktigt vid kommunikationer i allmänhet det är, för deras tillvaro, att deras tidtabeller spridas bland allmänheten i så vidsträckta kretsar som möjligt. Ingen ovisshet får förefinnas om en lines tillvaro och om turernas regelbundenhet. I motsatt fall har linien för handelsvärlden icke det värde och kan icke påräkna den alltjämt fortgående ökning af trafik, som eljes erfarenheten ådagalägger kan komma en god kommunikationsled till del.

Å andra sidan måste också tagas i betraktande det större eller mindre intresse för förbindelsen, som skulle kunna påräknas från de järnvägsförvaltningar, med hvilka förbindelsen skulle stå i samtrafik. På den svenska sidan är ju icke ifrågasatt någon annan punkt än Stockholm annat än för det fall, att isen skulle lägga hinder i vägen. Men på ryska sidan skulle båtarne enligt komiténs uttalande än gå till Reval och än till St. Petersburg. Under dylika förhållanden torde icke kunna påräknas så fördelaktigt samtrafiksafstal

med den ryska järnvägsförvaltning, som dirigerar banorna, som hafva Reval till slutpunkt. Dessa skulle utan tvifvel anse sig förhindrade att uppgöra aftal om samtrafik, synnerligast till eller från det inre af Ryssland, då bestämda grunder för godsdirigeringen icke kunde fastställas. Äfven bör tagas i betraktande att, om de ryska banorna kunde påräkna inkomst af godstrafiken emellan Reval och det inre af Ryssland under hela året, så blefve deras intresse för förbindelsen utan tvifvel större, än om förbindelsen finge mera temporär natur. Och det ådagalägger utan tvifvel mycket större allvar i uppsåtet att skapa goda kommunikationer emellan länderna, om man framkomme med förslag till förbindelser med fullständig regelbundenhet och täta turer än med sådant, som har smak af hugskott och allt för mycket påminner om tillvägagäendet, då linien Vestervik—Libau upprättades.

Då i yttrandet föreslagits, att Libau eller Windau borde ifrågakomma, tillåter jag mig bemärka, att så väl till Libau som Riga danska linier äro inrättade, hvadan vi genom att använda någon af dessa hamnar till öfverfartsort skulle komma i kollision med den danska handeln. Då detta icke är fallet med Reval, torde denna omständighet äfven böra tala till förmån för Reval, hvilket samhälle under dylika förhållanden skulle få intresse af handeln på Sverige.

Reval har 85,000 innevånare, är förbundet med S:t Petersburg och det inre af Ryssland med en järnväg af utmärkt beskaffenhet. Emellan Reval och S:t Petersburg gå tre genomgående persontåg dagligen i hvardera riktningen. Af dessa är ett nattåg försedt med goda sofvagnar. Vid stationen Gatschina, cirka 45 kilometer söder om S:t Petersburg å Petersburg—Revalbanan, utgår en grenbana till den stora hufvudsträckan Petersburg—Moskwa. Varor, som skola till det inre af Ryssland, behöfva således aldrig passera genom S:t Petersburg utan kunna befordras direkt till sina respektive destinationsorter.

Hamnanläggningarna i Reval hafva, enligt hvad jag inhämtat af de nyaste kartorna, blifvit fullbordade och äro af modernaste beskaffenhet med skjul för varuuppläggning samt ordentlig tillgång på hamnspår. Hamnen är från sjön fullständigt skyddad af trenne vägbrytare, hvilket är nödvändigt, emedan den ligger på öppna

kusten. Härigenom torde den vintertiden vara tämligen tillgänglig, emedan sjöhäfnings minskar olägenheterna med isens sammanfrysande. Att emellertid hamnen vintertiden ofta är besvärad af is, torde icke vara tvifvel underkastadt. Hamnen har emellertid sedan flera år ägt en isbrytare af betydliga dimensioner.

Väglängden emellan Stockholm och Reval är cirka 350 kilometer eller omkring 200 latitudsminuter. Denna vägsträcka bör med en 12 knops båt kunna tillryggaläggas på 18 timmar, hvadan färden emellan Stockholm och Petersburg via Reval pr båt och pr bana borde kunna försiggå på 30 timmar, hvori inberäknas ett uppehåll af två timmar i Reval, behöfligt för tullbehandling samt för eventuel försening. På grund af denna väsentliga förkortning i fartid emellan Stockholm och S:t Petersburg borde kunna påräknas åtminstone sommartiden en icke oafsevärd passageraretrafik. Äfven för posten borde betydande fördelar uppstå. Om passageraretrafiken kunde dock denna linie icke med framgång konkurrera med de finska linierna, emedan dessa till stor del gå inomskärs. Jag anser emellertid, att linien har så pass stor betydelse äfven för passageraretrafiken, att båtarne böra förses med passagerareinredning, ty oafsedt den betydande tidsvinsten och att tågförbindelserna emellan Reval och S:t Petersburg äro vida öfverlägsna dem emellan Hangö och S:t Petersburg, bör priset via Reval kunna ställas mycket billigare än via Hangö.

För godstrafiken är däremot den ifrågavarande linien af allra största betydelse. Af komitébetänkandet framgår, att varuomsättningen med Ryssland allt för långsamt stigit under de sista 25 åren. Alla synas därjämte vara eniga därom, att Ryssland borde vara det viktigaste afsättningsområdet för våra produkter, hvartill bör läggas, att billigt pris i Östersjöprovinserna å lifsförnödenheter, särskildt å kött, skulle för Stockholm bereda stora fördelar. Dessa bestyrkas i den icke oafsevärda fördel, som linierna emellan Östersjöprovinserna och Köpenhamn bereda för den danska smörexporten på så sätt, att danskarne därifrån förskaffa sig billigt smör för konsumtion i deras land, och blifva de därigenom i stånd att exportera nästan allt det smör de kunna producera. Måne ej nedgången i smörexporten därigenom skulle hämmas?

Nedgången i vår export har ju ansetts härröra af ökad konsumtion inom landet. Och vore det ej för landet en affär att kunna importera ett prisbilligt smör för att samtidigt vara i stånd att öka den exporterade kvantiteten, hvilken på den engelska marknaden betingar väsentligen högre pris?

Förutsättningarna för att förbindelsen skall kunna vara gagnelig för varuutbytet fordra emellertid icke allenast regelbundenhet utan äfven tillräckligt täta turer. Jag är därför icke belåten med komiténs uttalande, att turer borde anordnas »minst en gång i veckan», och jag är vidare icke belåten med att komitén approximativt anslagit linien hafva ett värde för handeln af 75,000 kronor. Då komitén icke grundat sin åsikt om beloppet på framlagda beräkningar, skall jag därför i det följande söka utreda, hvad den kostar och dess betydelse.

De siffror, som för en sammanställning behöfva användas, kunna med afseende på utgifternas belopp något så när noggrant angifvas. Inkomsterna däremot äro vida svårare att beräkna, men tillåter jag mig därvid erinra, att de trafikberäkningar, som uppgjorts för järnvägarne, i allmänhet visat sig öfverstiga förhoppningarna. Jag tillskrifver detta uteslutande en kommunikationslinies regelbundenhet och anser, att en fullt regelbunden båtlinie med täta turer bör med afseende på trafikens tillväxt kunna anses lyda samma lagar, som gälla för järnvägarne. Saknas regelbundenheten eller äro turerna icke tillräckligt täta och om samtrafiksafstal med järnvägarne skulle saknas, bortfaller naturligtvis äfven rättigheten att räkna med nyss angifna förutsättningar.

Jag skall nu först uppgöra kalkyler öfver utgifterna för tvenne båtar med *en* tur i hvardera riktningen och därefter utvisa, hvad kostnaden uppgår till för att erhålla 4 turer i veckan i hvardera riktningen.

Skall en tur i veckan inrättas i hvardera riktningen, kan detta utan ringaste ansträngning utföras af en båt. Den andra båten kommer då att ligga i reserv.

Förutsättningar:

Tvenne ångare, hvaraf den ena fullgör en tur i veckan i hvardera riktningen, distans 200 latitud-minuter, beräknad fartid 18 timmar, fartygens kostnad cirka 350,000 kronor hvardera, maskinkraft 900 indikerade hästkrafter. Befrielse från alla afgifter till stater, kommuner eller hamnar.

*Utgifter:**Hyror:*

1 Befälhafvare	5,000	
1 Styrman	1,800	
2 Styrmän à 1,200	2,400	
1 Maskinist	2,500	
2 Maskinister à 1,500	3,000	
6 Eldare à 720	4,320	
6 Däcksgastar à 720	4,320	
2 Städerskor à 300	600	
samt på reservbåten		
1 Befälhafvare	5,000	
1 Maskinist	2,500	
2 Eldare à 720	1,440	
2 Däcksgastar à 720	1,440	
1 Städerska à 300	300	Kr. 34,620
Öfrig besättning å reservbåten, då denna skall tjänstgöra, anskaffas för tillfället eller lånas från hufvudbåten.		

Kosthåll:

för 28 man à 1,25 per man per dag » 12,775

Kol:

à 0,8 kg. pr ind. hkr — 13¹/₂
 ton per resa..... 1,404 ton
 vinschar, värmeledning och kök 296 »
 Summa 1,700 ton à 22 » 37,400
 Transport Kr. 84,795

	Transport Kr.	84,795
<i>Diverse i maskin:</i>		
15 % af kolkostnaden	»	5,610
<i>Diverse på däck:</i>		
trossar, rengöring, ishackning etc.....	»	5,000
<i>Arbetspengar:</i>		
beräknade efter 100 ton för hvarje resa; 10,400 ton à 1 kr. in och 1 kr. ut	»	20,800
<i>Tvätt</i>	»	1,000
<i>Reparationer och haveri</i>	»	5,000
<i>Diverse</i>	»	5,000
<i>Assurans: 7 % à 350,000 kr. — 2 % för reservbåten à 350,000 kr.</i>	»	31,500
<i>Annonsering</i>	»	8,000
<i>Afskrifning 7 %</i>	»	49,000
<i>Administration och kontor:</i>		
Styrelse	8,000	
2 Tjänstemän à 2,000	4,000	
Trycksaker.....	<u>3,000</u>	» 15,000
<i>Dockning och målning:</i>		
2 gånger à 800	»	1,600
<i>Underhåll</i>	»	10,000
<i>Omkostnader för reservbåten:</i>		
bemannning, kosthåll m. m., då den tages i anspråk	»	10,000
5 % ränta à 700,000	»	<u>35,000</u>
	Summa Kr.	287,305

Förutsättningar:

Tre ångare, hvaraf två fullgöra 4 turer i veckan i hvardera riktningen och en liggande i reserv. I öfrigt lika med föregående.

Utgifter:

Hyror:

2 Befälhafvare à 5,000	10,000	
3 Styrmän à 1,800.....	5,400	
4 Styrmän à 1,200.....	4,800	
2 Maskinister à 2,500	5,000	
4 Maskinister à 1,500	6,000	
14 Eldare à 720	10,080	
14 Däcksgastar à 720	10,080	
4 Städerskor à 300.....	1,200	
samt på reservbåten:		
Som befälhafvare antages en 1:ste styr-		
man kunna tjänstgöra.		
1 Maskinist	2,500	
2 Eldare à 720.....	1,440	
2 Däcksgastar à 720.....	1,440	
1 Städerska	300	Kr. 58,240

Kosthåll:

för 53 man à 1,25 per man och dag » 24,200

Kol:

à 0,8 kg. per ind. hkr. — 13^{1/2}

ton per resa 5,616 ton

förvinschar, värmeledning och kök 1,184 »

Summa 6,800 ton à 22 » 149,600

Diverse i maskin:

15 % af kolåtgången » 22,440

Diverse på däck:

trossar, rengöring, ishackning etc..... » 15,000

Arbetspengar:

Då 4 turer i veckan i hvardera riktningen fullgöras, torde kunna påräknas, att godskvantiteten tämligen snart ökas. Den upptages i kalkylen därför till det dubbla mot då alle-

Transport Kr. 269,480

	Transport	Kr. 269,480	
nast 1 tur i veckan utföres eller	20,800 ton		
à 1 kr. in och 1 kr ut	»	41,600	
<i>Tvätt</i>	»	2,500	
<i>Reparationer och haveri</i>	»	15,000	
<i>Diverse</i>	»	15,000	
<i>Assurans:</i>			
7 % à 700,000 — 2 % à 350,000.....	»	56,000	
<i>Annonser</i>	»	8,000	
<i>Afskrifning 7 %</i>	»	73,500	
<i>Administration och kontor:</i>			
Styrelse	8,000	»	
2 Tjänstemän à 2,000.....	4,000	»	
Trycksaker	3,000	»	15,000
<i>Dockning och målning:</i>			
3 gånger à 800	»	2,400	
<i>Underhåll</i>	»	15,000	
<i>Omkostnader för reservbåten:</i>			
bemanning, kosthåll m. m., då den tages i an- språk	»	10,000	
5 % ränta à 1,050,000	»	52,500	
			Summa Kr. 575,980

Häraf framgår, att kostnaderna för 4 turer i veckan i hvar-dera riktningen endast uppgå till dubbla kostnaden för endast en tur i veckan. Det torde därför vara väl värdt att öfverväga, huruvida icke af hänsyn, som jag förut anfört, det vore skäl att taga steget fullt ut och skapa en ordentlig linie, som tillfredsställer alla berättigade kraf och som verkligen kan gagna handeln. Med fyra turer i veckan ernår man, hvad som åsyftats. Med en tur i veckan icke.

Innan jag öfvergår till beräkningen af inkomsterna, tillåter jag mig ytterligare påvisa nödvändigheten af att i alla afseenden låta en dylik förbindelse funktionera såsom en »järnväg öfver hafvet».

Det är först, då alla kraf på en lätt varutransport äro fyllda, som en förbindelse kan vara till gagn för handeln. Bort därför med allt sådant, som har namn af särskilda ombud för varutransporter emellan järnväg och ångbåt, magasinering eller kommissionärer. Intet af allt detta får ådraga varuafsändarne besvär eller kostnader. Linien måste för att fylla sitt ändamål ingå såsom en länk i samtrafik emellan de svenska och de ryska järnvägarne. Någon sådan med direkt beräkning af distanserna på ena eller andra sidan lagd till grund torde emellertid icke kunna upprättas, utan måste likasom nu skett emellan Sverige och Tyskland en skärningspunkt förläggas emellan de olika kommunikationssystemen, därför att taxorna äro uppgjorda på så olika grunder.

Detta är ej heller främmande för Ryssland, hvarest redan sedan många år för godstrafik mellan vissa större handelsplatser, såsom London (Hull, Newcastle), Liverpool (Manchester), Antwerpen (Hamburg), Lübeck (Stettin, Köbenhavn), Bordeaux, Amsterdam (Bremen), Rotterdam, Havre, Leith, Grangemouth (och öfriga skotska hamnar), spanska hamnarna samt från Hamburg via Lübeck incl. järnvägsfrakten mellan Hamburg, Lübeck och de ryska österjöhamnarne, *S:t Petersburg, Reval, Riga* och *Libau*, gäller en särskild godstariff upprättad mellan de ryska statsbanorna och främmande ångbåtsrederier, trafikerande ofvannämnda platser med regelbundna turer. Dessa bestämmelser äro sammanförda i ett stort tabellverk, kalladt: »*Tarif für die Beförderung von Frachtgütern in dem Nordisch-Ueberseeischen internationalen Verkehr*». Dess sista upplaga är af den 20 Juli 1899.

I detta för oss högst intressanta tariffarbete äro de genomgående frakterna hela transportsträckan från den utländska hamnplatsen till destinationsorten i Ryssland bildade sålunda:

a) af sjöfrakten från den utländska hamnplatsen till någon af ofvan angifna ryska hamnar;

b) af kostnaderna för iakttagande af transitoformaliteterna i den ryska handeln, hvilka innefatta afgifterna till kommunen,

arbetspengar (Artellgebühren) och tullkostnaderna etc. (Platzkosten);

c) af järnvägsfrakten från ryska hamnplatsen till bestämmelseorten, och

d) af omkostnader vid de ryska banorna, bestående af in- och utlastning, stationskostnader äfvensom i öfrigt förekommande samtrafiksafgifter. Från dessa sistnämnda äro försändelserna till S:t Petersburg via Reval befriade.

Dessa kommunikationslinier äro således, efter hvad som framgår af de ganska omfattande bestämmelserna i förenämnda tariff, att anse såsom synnerligen välordnade. Det faller dock i ögonen, att intet af denna organisation blifvit till nytta för handeln på Sverige.

Skärningspunkten bör i förevarande fall förläggas till Reval och ångbåtlinien ingå i den svenska samtrafiken, åtminstone med det genomgående godset, och således beräknas såsom en svensk järnvägslinie i denna. Med en dylik anordning torde icke afsevärda svårigheter böra uppstå för afräkning och kontroll, emedan detta kan äga rum vid Statens järnvägars kontrollkontor. Möjligen behöfde en i ryska kunnig person där anställas.

För att under första tiden tillse, att allt går i sin ordning vid behandlingen af godset i Reval, anser jag det kunde vara af nytta att upprätta ett särskildt kontor därstädes, hvilket därjämte skulle ombesörja den behöfliga korrespondensen, reklamationer etc. Detta kontor blefve sålunda den yttersta stationen i vårt järnvägsnät i riktning åt Ryssland.

Med afseende på fraktkostnaden torde statens järnvägstaxa läggas till grund, och sträckan Stockholm—Reval skulle ingå med en beräknad väglängd af 200 kilometer (i stället för den verkliga 350 km.). Med antagande af en medelsiffra af 5 öre per tonkilometer, skulle således *medelkostnaden* för en ton transporteradt gods utgöra 10 kronor. Då medelkostnaden på sträckan Reval—S:t Petersburg, enligt hvad jag inhämtat, torde kunna uppskattas till 9 kronor, blefve sammanlagda medelkostnaden för 1 ton omkring 19 kronor, hvilket är väsentligt billigare än hvad som för närvarande fordras för transport via de finska linierna.

Med stöd häraf torde följande inkomstberäkning kunna anställas.

Under förutsättning af *en tur* i veckan i hvardera riktningen:

Gods:

10,400 ton à 10 kr. pr ton Kr. 104,000

Passagerare:

Under 8 veckor, 60 stycken pr resa 480

Under 44 veckor, 20 stycken pr resa 880

Summa 1,360 à 21 » 28,560

Summa Kr. 132,560

Under förutsättning af *4 turer* i veckan i hvardera riktningen årligen:

Gods:

20,800 ton à 10 kr. pr ton Kr. 208,000

Passagerare:

2,720 stycken à 21 » 57,120

Summa Kr. 265,120

Sammanställas dessa inkomstsiffror med de beräknade utgifterna, uppstår:

med en tur i veckan en brist af Kr. 154,745

och med 4 turer i veckan en brist af » 310,860,

hvaraf framgår att 75,000 kronor äro otillräckliga så väl i ena som i andra fallet.

Om man tager i betraktande värdet af förbindelserna, anordnade på det ena eller det andra sättet, torde man icke tveka vid valet af hvilken man bör gifva företrädet.

Enligt 1898 års statistik uppgår vår export till Ryssland till 5,686,976 kronor, under det att samtidigt exporten till Finland uppgår till 11,425,808 kronor.

De högsta posterna i denna export äro:

	till Finland	till Ryssland
Fisk	551,218 Kronor	922,441 Kronor.
Maskiner och redskap	2,478,853 »	318,463 »
Järn och stål	3,101,553 »	1,287,072 »

Missproportionen är påtaglig. Den genomgår hela tabellen i Kongl. Kommerskollegii berättelse och ådagalägger uppenbarligen, att orsaken är bristande kommunikationer.

Endast af artiklarne järn och stål exporteras nu till Finland omkring 15,000 ton, då af samma artiklar till Ryssland endast gå omkring 10,000 ton. Det synes därför vara tillätligt att kunna antaga, att den beräknade godskvantiteten skall stegras, och synes det mig, att man icke vore för djärf i sina kalkyler, om man antog, att exporten till Ryssland kunde stegras åtminstone till samma höjd som den till Finland. I förbigående torde vara af intresse att erinra, att Danmark, som i egentlig mening icke är något industriland, dock exporterar till oss för ett värde af 58,614,372 kronor.

Det vore därför från det allmännas sida väl använda 310,000 kronor, om därmed föranleddes en afsevärd ökning i exporten.

Huru stor del af hvarje million ökad export, som skulle kunna uppoffras för ändamålet, är ej godt att angifva. Vore de inom landet upprättade produktionsanordningarna så anlitade, att stegring i produktionen skulle verka hämmande i annat afseende, då kunde det vara tvifvel underkastadt, huruvida sträfvan efter ökad export hade sitt berättigande. Men då man under de senaste åren särskildt slagit sig på ett utvecklande af industrien och för ändamålet inrättat grunderna för näringslivet — tullagstiftningen —, så synes mig konsekvensen fordra, att man uppbjuder alla sina krafter att vinna afsättning för de tillverkade artiklarne. Säkert torde emellertid vara, att produktionsgränsen icke är uppnådd.

De åtgärder, som åsyftat exportens befrämjande, hafva inskränkt sig till s. k. handelsstipendieters utsändande. Huru pass verksamt det medlet är, kan nog ej ännu bedömas, men näppligen torde det vara nog. Grundligare åtgärder måste vidta-

gas, om vi ej skola utsättas för de bedröfligaste öfverraskningar med afseende på vår handelsbalans.

Det kan nog synas, att den af mig föreslagna åtgärden med upprättande af en kraftig förbindelse till Ryssland är dyrbar. Men tager man i betraktande de fördelar, som skulle beredas landet, om exporten skulle stegras med åtskilliga millioner, så är utgiften försvinnande, hvarje öre af dylik export betyder import af guld och förbättring af handelsbalansen.

Dock, när beslutet skall fattas härom, må man öfverväga, om möjligheten för afsättning af våra produkter till Ryssland finnes eller icke. Föreligger den, och därom äro, efter hvad som synes af alla de inhämtade yttrandena, alla ense, då må vi företaga en kraftig och väl beräknad åtgärd — ingen halfmesyr, af dem hafva vi haft nog. Alltså, taga steget fullt eller ock — låta frågan falla!

För linien Stockholm—Reval borde gälla följande bestämmelser, om linien skall upprätthållas genom enskildt bolag:

a) att fartygen skola vara passagerareinredda;

b) att åtminstone 2 af fartygen skola göra 12 knop och att det tredje skall vara så starkt bygd, att vinterresor därmed kunna företagas;

c) att turerna mellan Stockholm och Reval skola vara fullt regelbundna med 4 dubbelturer i veckan efter turlista, som af Kongl. Järnvägsstyrelsen fastställles; skolande turernas antal minskas till en i veckan under den tid af året, då is hindrar;

d) att frakttariff skall fastställas i öfverensstämmelse med Statens Järnvägars taxa för 200 kilometer;

e) att linien skall ingå i svenska samtrafiken, skolande upprättandet af tariffer m. m. ombesörjas genom Kongl. Järnvägsstyrelsen;

f) att afkortning för uteblifven tur skall äga rum med ett belopp, när detta skett på grund af naturhinder, som står i proportion med hela subventionsbeloppets förhållande till antalet turer, som under året är att utföra, samt om sådant skäl icke föreligger, detta ökad med en plikt af 100 kronor;

g) att kontrakt skall uppgöras för 10 år;

h) att staten äger inlösningsrätt under samma villkor, som pläga bestämmas vid järnvägskoncessioner.

För att emellertid den ifrågavarande linien i alla afseenden skall fylla sitt ändamål är oeftergifligt, att så väl i Reval som i Stockholm lämpliga hamnanordningar utföras för bekväm lastning och lossning. I Reval synas dessa anordningar vara tillfredsställande, under förutsättning af att ångarna kunna blifva placerade i den ryska staten tillhöriga delen af hamnen. I Stockholm däremot finnas för närvarande inga lämpliga anordningar, men torde sådana utan allt för stora kostnader kunna åvägabringas i Stads-gårdens inre del. Därjämte bör tullbevakningen anordnas så, att intet hindrar fartygen från att lossa och lasta under bevakning hvilken tid på dygnet som helst, beroende på de godsmängder, som äro att transportera.

Med stöd af hvad jag ofvan anført anser jag, att komitén bort hemställa, att till upprättandet af en regelbunden förbindelse 4 gånger i veckan mellan Stockholm och Reval i Ryssland anvisas af statsmedel ett belopp af 310,000 kronor årligen att utgå under de villkor, som Kongl. Maj:t pröfvar erforderliga, börande linien ställas under Kongl. Järnvägsstyrelsens kontroll.

3:o. **Reservation**

**mot komiténs utlåtande angående järnvägarnes
samtrafiksafstal, m. m.,**

af komiténs ordförande samt herrar *Brodin* och *Rettig*, hvilka ansett frågan om ett särskildt järnvägsråd icke falla inom området för komiténs uppdrag.

4:o. Reservation

mot komiténs utlåtande angående handelsstipendier

af herr *Wallenberg*.

Då man vid 1898 års riksdag ökade anslaget för handelsstipendier till 20,000 kronor, skedde detta med den motiveringen, att man ansåg utsändandet af handelsstipendier såsom ett lämpligt medel, dels för att förskaffa handelskåren insikt och erfarenhet, men dels ock för att befrämja spridandet af våra produkter utrikes.

Då nu komitén föreslår, att man ytterligare skall öka anslaget med 20,000 kronor, särskildt med hänsyn till ett utsträckt ökande af rikets handel på aflägsna länder, så har jag, då jag för öfrigt anser, att värdet af denna handel är underkastadt tvifvel, icke kunnat fullt ansluta mig till komiténs flertal i förberörda fråga beträffande sättet för ett sådant anslags användning.

Jag ställer mig nämligen skeptisk med afseende på värdet af den metod för utsändandet af handelsstipendier, som nu följes. Detta är icke så att förstå, att jag icke anser det vara nyttigt för unge män att besöka främmande länder, inhämta kännedom om dessas marknader och framför allt kunskaper i språk; tvärtom hyser jag en liflig öfvertygelse om, att ju större erfarenhet och ju mera insikter, som kunna vinnas, desto bättre.

Men då jag granskar det sätt, på hvilket de utsända handelsstipendiaterna stå i förbindelse med vårt näringslif, och frukterna af deras arbete, såvidt man nu kan döma, har hos mig tvifvel uppstått, huruvida icke det vore skäl att söka finna någon annan metod i stället för *eller jämte* den hittills använda.

De unge män, på hvilka valet nu faller att besöka främmande länder, erhålla genom Kongl. Kommerskollegium instruktion på sätt, som i komiténs utlåtande angifves. Med ett sådant papper i fickan släppas de så att säga vind för våg och få göra hvad dem lyster under den tid, som deras resa skall omfatta, och ingen befattar sig med dem på annat sätt, än att man affordrar dem en berättelse efter återkomsten. Äfven har det varit vanligt, att handelsstipendiaterna innan resans anträdande besöka bruk och fabriksanläggningar af den mest olikartade beskaffenhet. De få därvid ett ytligt intryck angående en massa fabrikat. Men någon grundlig kännedom om vare sig dessa eller om produktionsförmågan torde icke kunna påräknas. Ej heller kan jag förmoda, att en bruksdisponent gör sig besvär med att inlåta sig i en grundlig korrespondens med en ung och oerfaren man, som skickats honom på halsen för att inhämta s. k. upplysningar. Det personliga förtroendet för hans förmåga, som måste vara underlaget härför, torde icke vara att påräkna.

Det är därför, som jag hyst tvifvel om den nuvarande metodens fördelar, just emedan sammanhanget emellan de utsända handelsstipendiaterna och industrien är allt för ringa. Det torde ej heller kunna beräknas, att Kongl. Kommerskollegium skulle inlåta sig på en utförlig korrespondens med de unga köpmansämnen. Kongl. Kommerskollegium har därtill allt för få tjänstemän, hvilka för öfrigt hafva full sysselsättning med verkets löpande göromål.

Med anledning af denna olägenhet hos den nuvarande metoden, hade jag tänkt mig, att det vore mera praktiskt att söka ställa handelsstipendiaterna i direkt förbindelse med handelsvärliden. Detta kunde ske antingen genom att stipendierna ställdes till disposition åt vissa föreningar af näringsidkare eller ock till enskilde af dem. Af dessa två alternativ synes mig det senare vara att föredraga, nämligen att stipendierna ställas till enskilde näringsidkares disposition. Häremot torde invändas, att icke så vidsträckta kretsar skulle kunna hafva nytta af stipendiernas arbete. Men fråga är, om icke det vore vida fördelaktigare, att en eller två artiklar blefve inarbetade på en marknad, än att

man gör försök med många på en gång, med fara för att man icke lyckas med någon.

För att närmare utveckla min tankegång tillåter jag mig angifva de villkor, under hvilka åtminstone en del af stipendierna enligt mitt förmenande borde utdelas. Dessa skulle innefatta:

att 20,000 kronor, fördelade på 5 stipendier om 4,000 kronor, ställdes till disposition, 3 åt järn- och stålindustrien och 2 åt maskin- och textilindustrien, på det sätt att vederbörande sökande, hvilka skulle drifva industri i större skala — här vore måhända lämpligt att angifva, att grundkapitalets storlek skulle vara minst en half million kronor — egde att hos Kongl. Kommerskollegium söka stipendium för utsändande af kvalificerad person för främjande af firmans, bolagets eller brukets afsättning i främmande länder;

att bland villkoren för erhållande af stipendium torde ingå, att den sökande firman, bolaget eller bruket förbinder sig dels att anskaffa alla behöfliga rekommendationer åt den ifrågavarande stipendiaten samt att under hans resa med honom föra en noggrann korrespondens;

att i öfrigt nu gällande bestämmelser med afseende på rapport till Kongl. Kommerskollegium skola iakttagas.

Härigenom tror jag, att man skulle vinna det åsyftade målet, visserligen långsammare, men vida säkrare.

När en ung man utsändes för studier af nu ifrågavarande art, borde detta alltid föregås af en ganska omfattande planläggning för hans resa. I denna ingår att genom korrespondens höra sig för, hvar anledningarna äro till finnandes för en blifvande marknad, om upplysningar angående administrativa, politiska och merkantila förhållanden på platsen samt att förskaffa sig kännedom om förut existerande firmor samt eventuella konkurrenter. Intet af detta kan man begära, att Kongl. Kommerskollegium skall utföra. Dessutom erfordras introduktioner till förut på

platsen varande firmor; dessa torde endast kunna fås genom affärsvänner i London, Hamburg eller Berlin.

Men icke nog härmed. Då den unge stipendiaten ankommer till sitt blifvande verksamhetsområde, måste åläggas honom ett tvång att oupphörligen sätta sina intryck på papperet. Detta sker i form af en ständigt pågående noggrann korrespondens med hans hufvudman i hemorten. Och denna korrespondens anser jag hafva ett *hufvudsakligt värde* därigenom, att stipendiaten dels blifver i stånd att omedelbarligen skaffa sådana upplysningar om förhållanden, som vid afresan voro förbisedda, men ock att hufvudmannen i hemorten erhåller tillfälle att å den utsändes verksamhet ständigt utöfva kontroll. Det kan nämligen lätt inträffa, att en jämförelsevis oerfaren ung man, långt aflägsen från hemmet och öfver allt omgifven af främmande, för honom nya förhållanden, börjar så att säga att jaga på oriktigt spår. Det är af nöden, att den mera erfarne och vid affärer vane hufvudmannen då har tillfälle att ingripa och genast rätta, ty i motsatt fall kan ju lätt hända, att hela kostnaden blir förgäfves. En dylik arbetsmetod skulle vara mycket mera effektiv, koncentrerad som den är på en viss artikel. Jag anser detta vida att föredraga framför att göra utsända stipendiater till »diversehandlare». Handelns teknik och konkurrensen är nu för tiden så skarp, att det erfordras en persons hela energi och arbetsförmåga för att inom ett främmande land skapa marknad för en enda artikel.

Med en sådan organisation tror jag, att genom handelsstipendiaterna mycket kunde anses vara vunnet, om för hvarje år en eller ett par artiklar kunde blifva kraftigt inarbetade på en främmande marknad.

Man har invändt mot mitt förslag inom komitén, att allt för mycket afund skulle uppstå emellan näringsidkarne om den ifrågasvarande förmanen. Jag tror det ej. Jag tror att antalet af de firmor, bolag eller bruk, som äro i tillfälle att disponera för ändamålet lämplig person eller som hafva sin verksamhet så anordnad, att en större afsättning i främmande länder kan mötas, är ganska litet. Gjordes ett försök, så tror jag ej, att denna min

åsiikt skulle jäfvas, ty den enskilde näringsidkaren vet väl, att utsändandet af ett ombud endast har värde, om detta är en fullt kompetent person. Denna erfarenhet har i alla afseenden bestyrkts af tyskarne, hvilka alltid liffigt framhållit, att det endast är erfarna och tekniskt bildade personer, som kunna göra någon nytta vid uppsökandet af nya marknader. Denna åsiikt delades afven af doktor Sigurd Ibsen, med hvilken jag nyligen hade ett både intressant och lärorikt samtal, hvaraf framgick, att han bemödat sig om att noga undersöka denna sak. Han ådagalade afven, att det utgjorde ett riktigt bekymmer att i Norge erhålla en enda såsom kompetent ansedd person.

Skulle nu denna metod efter ett par försök ådagaläggas vara riktig, så är jag öfvertygad om att begäret hos industriidkarne skall väckas att ifrigare än hittills använda systemet med *handelsresande*. Med flit använder jag denna benämning, ty det är detta, som vi behöfva i vida högre grad än stipendiater och agenter. Ordet klingar visserligen icke så väl för svenskarnes öron, men det är för visso ådagalagd, att det är den tyske handelsresandens energi, kunskaper och goda ledning från hemmet, som utfört storverk för Tyskland inom det merkantila området.

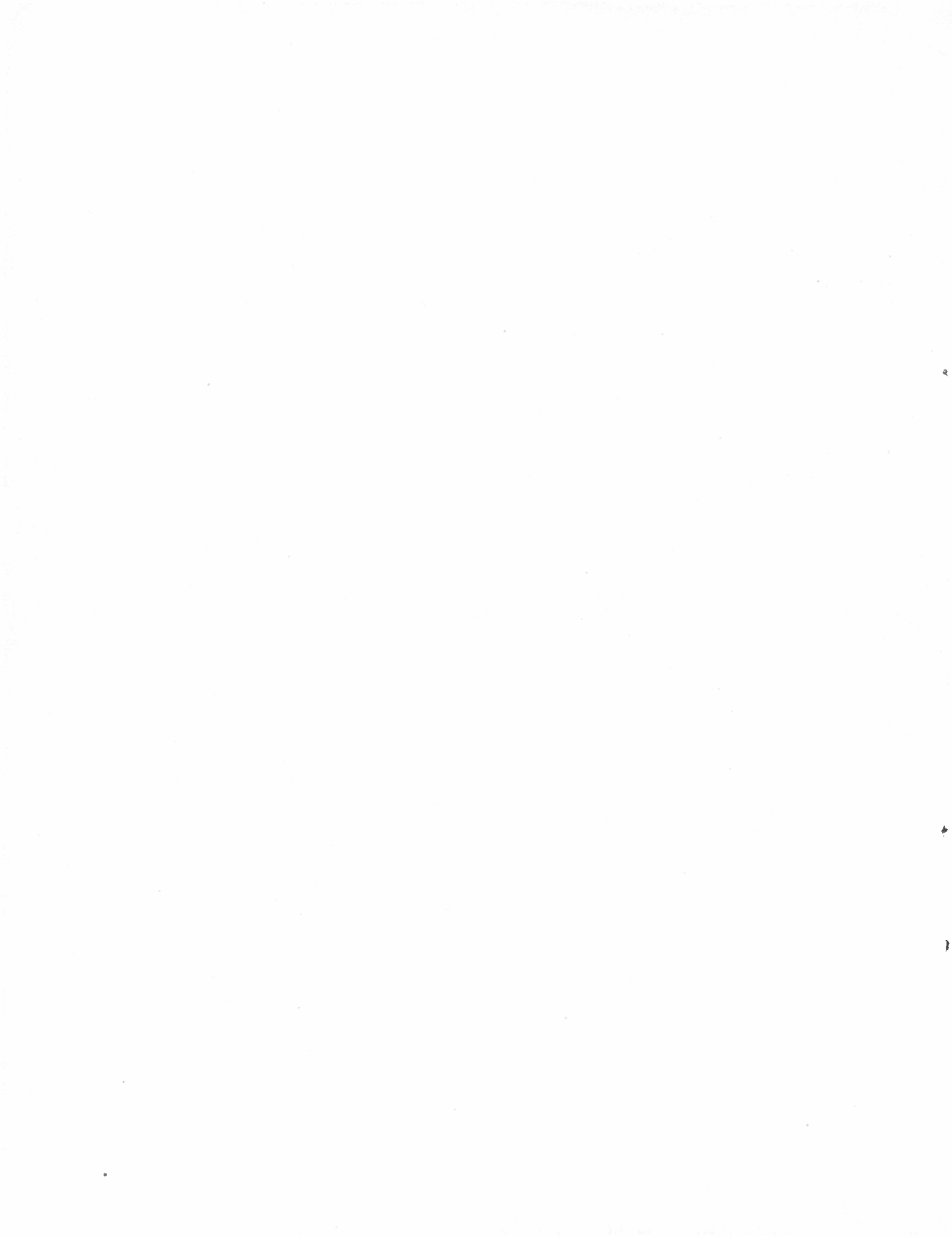
Skulle, då begäret blifvit väckt, flera sökande firmor, bolag eller bruk anmäla sin önskan att erhålla bidrag för utsändande af ombud, så vore måhända lämpligt antingen att öka anslaget — hvilket ingen torde motsätta sig, om man ser att det gör nytta — eller att uppdelat detta i något mindre parter. Och skulle tillströmningen af ansökningar en gång blifva så stor, att man tvekade att anmoda riksdagen om allt för stora anslag, ja, då vore den omständigheten intet annat än bevis på, att den industriella världen funnit sig så väl af att utsända ombud, att den alldeles säkert kommer att göra det utan understöd från statens sida.

Med framhållande af dessa synpunkter anser jag, att klämman i komiténs hemställan afven bort innehålla:

att stipendier till belopp af högst 5,000 kronor ställas till sådana firmors, bolags eller bruks dispo-

sition, som för egen räkning önska utsända ombud för afsättning af sina artiklar på främmande marknader, och att bland villkoren för stipendiums åtnjutande skulle ingå, att firman, bolaget eller bruket åtog sig ledningen af ombudets verksamhet samt den behöfliga affärskorrespondensen.

BILAGOR.



A. 1.

Fraktkalkyl

för en 4,000 tons dw-ångare (spardäckad för att kunna lasta boscak), mätande cirka 1,900 netto registerton och med bunkerboxar för cirka 1,000 ton. Maskin med cirka 1,200 hästar. Ångaren beräknas kosta £ 40,000.

Resa:

Göteborg—Antwerpen—Buenos-Ayres—River Parana (eventuellt Rio)—Antwerpen—Göteborg.

Resans längd:

Lastning i Göteborg	5 dagar.
Resa Göteborg—Antwerpen	3 »
Lastning i Antwerpen	7 »
Resa Antwerpen—Buenos-Ayres	29 »
Lossning i Buenos-Ayres	20 »
Gång i River Parana	3 »
Lastning i River Parana	20 »
Resa River Parana—Antwerpen	35 »
Lossning i Antwerpen	5 »
Resa Antwerpen—Göteborg	3 »
Lossning i Göteborg	5 »
Kolningar	5 »

Summa 140 dagar.

En ångares utgifter per resa:

Göteborg:	Portcharges utg.	£	80
	Lastning af 1,000 ton gods	»	55
	Transport	£	135

	Transport £	135
<i>Antwerpen:</i> Portcharges ing. och utg. »		150
Lastning af 1,500 ton gods »		75
<i>Buenos-Ayres:</i> Portcharges ing. »		315
Afgift för reserverad kajplats »		15
Lossning af 2,500 ton gods »		75
<i>River Parana:</i> Portcharges utg. »		100
Lastning af 3,500 ton gods »		165
<i>Antwerpen:</i> Portcharges ing. och utg. »		150
Lossning af 1,500 ton gods »		50
<i>Göteborg:</i> Portcharges ing. »		80
Lossning af 2,000 ton gods »		60
<i>S:t Vincent:</i> Portcharges »		40
<i>Besättningshyror</i> »		620
<i>Besättnings kosthåll</i> »		340
<i>Maskin- och däcksförnödenheter</i> »		225
<i>Befraktningskommission</i> »		200
<i>Adresskommission</i> »		100
<i>Inkassokommission</i> »		50
<i>Kaplake till kaptenen</i> »		50
<i>Resor, experter och kommissionärer på 4 platser</i> »		75
<i>Administration, kontorskostnader, diverse, annonser, cir- kulär, telegram etc.</i> »		150
<i>Underhåll af skrof och maskin, dockning och målning samt inventariers nyanskaffning</i> »		225
<i>Oförutsedda händelser, haverier, upptagande af substitute samt extra</i> »		225
<i>Karantäner och dylikt</i> »		200
	£ 3,870	

Alternativa beräkningar för en resa tur och retur:

Fasta utgifter per resa enl. specifikation.....	£	3,870
1,500 ton stenkol i Europa	} Priserna enl. not. er- hållna i nov. 1900 {	» 1,725
500 ton stenkol i S:t Vincent		» 1,063
	Transport £	6,658

	Transport £	6,658
Sjöassurans (kasko)	»	975
Extra assurans (kasko)	»	200
Fraktassuranser	»	50
Slitage och amortering: 7 %	»	1,110
Ränta å kapitalet: 8 %	»	1,265
Summa utgifter per resa £		10,258

Inkomster per resa:

2,500 ton gods från Göteborg och Antwerpen à 16 sh.	£ 2,000	
3,500 ton gods från River Parana à 17 sh. »	2,975	£ 4,975
<i>Förlust per resa</i> £		5,283
Kurs 18,20; Kr.		96,150

Förestående kalkyl är, hvad afser tiden för turernas utförande, beräknad knapp, och har detta berott på att man önskat visa, att tvänne båtar kunna utföra 5 turer per år. Likaså torde besättningsstyrkan vid så lång fart i verkligheten kräfva en större siffra, då beräknas måste, att en eller annan — särskildt af maskinpersonalen — kan sjukna.

Skulle Rio och Santos anlöpas, tillkommer risken — förutom för sjuklighet bland besättningen — att tidsutdräkt uppkommer på grund af karantän. Inverkan af strejk är ej heller iakttagen.

Tvünne ångare kunna under året utföra 5 resor, och skulle en båt således kunna expedieras från Göteborg hvar 70:de dag. På dessa 5 rundresor göres en förlust enligt ofvanstående kalkyl af Kr. 480,750

Om samtliga dessa 5 resor komma att gå såsom beräknadt är, så skulle sålunda för hvarje båt finnas tillgängliga 10 dagar för tvänne dockningar, reparationer, etc., hvilket torde behövas för alla

Transport Kr. 480,750

	Transport Kr.	480,750
förekommande uppehåll och hinder under året; för båda båtarnes 20 dagar tillkommer för hyror, kost, fartyg, assurance, etc., per båt och dag	Kr. 573,54 = »	11,470
	<u>Summa totalförlust per år för 2 båtar</u>	Kr. 492,220

Trenne ångare kunna under året sannolikt utföra 8 rundresor, och skulle en båt således kunna expedieras från Göteborg hvar 45:te dag. Förlusten per år skulle sålunda, då förlusten för hvarje särskild resa i det föregående upptagits till 96,150 kronor, utgöra sammanlagdt..... Kr. 769,200.

Stockholm i november 1900.

Fraktkalkyl

för en 4,000 tons dw-ångare, mätande cirka 1,800 netto register-ton och med bunkerboxar för cirka 600 ton. Maskin med cirka 1,200 hästar. Ångaren beräknas kosta £ 40,000.

Resa:

Göteborg—Antwerpen—New-York—Antwerpen—Göteborg.

Resans längd:

Lastning i Göteborg	5 dagar.
Resa Göteborg—Antwerpen	3 »
Lastning i Antwerpen	5 »
Resa Antwerpen—New-York	17 »
Lossning i New-York	9 »
Lastning i New-York	8 »
Resa New-York—Antwerpen	17 »
Lossning i Antwerpen	5 »
Resa Antwerpen—Göteborg	3 »
Lossning i Göteborg	4 »
	Summa 76 dagar.

En ångares utgifter per resa:

<i>Göteborg:</i> Portcharges utg.	£ 80
Lastning af 600 ton gods	» 30
<i>Antwerpen:</i> Portcharges ing. och utg.	» 150
Lastning af 1,200 ton gods	» 60
	Transport £ 320

	Transport £	320
<i>New-York</i> : Portcharges ing. och utg.	»	600
Afgift för reserverad kajplats	»	30
Lossning af 1,800 ton gods	»	130
Lastning af 3,500 ton gods	»	265
<i>Antwerpen</i> : Portcharges ing. och utg.	»	150
Lossning af 2,000 ton gods	»	100
<i>Göteborg</i> : Portcharges ing.	»	80
Lossning af 1,500 ton gods	»	75
<i>Besättningshyror</i>	»	325
<i>Besättningens kosthåll</i>	»	175
<i>Maskin- och däcksförnödenheter</i>	»	125
<i>Befraktningskommission</i>	»	130
<i>Inkassokommission</i>	»	35
<i>Kaplake till kaptenen</i>	»	35
<i>Resor, experter och kommissionärer på 3 platser</i>	»	65
<i>Administration, kontorskostnader, diverse, annonser, cirku- lär, telegram, etc.</i>	»	125
<i>Underhåll af skrof och maskin, dockning och målning samt inventariers nyanskaffning</i>	»	125
<i>Oförutsedda händelser, haverier, upptagande af substitute samt extra</i>	»	125
		£ 3,015.

Alternativa beräkningar för en resa tur och retur:

Fasta utgifter per resa enl. specifikation	£ 3,015	
515 ton stenkol i Europa ...	} Priserna enl. { not. erhållna { i nov. 1900. {	» 592
510 ton stenkol i New-York		» 314
Sjöassurans (kasko)	» 520	
Fraktassuranser	» 15	
Extra assurans (kasko)	» 120	
Slitage och amortering	» 583	
Ränta å kapitalet	» 667	
	£ 5,826.	

Summa utgifter per resa £ 5,826.

Inkomster per resa:

600 ton gods fr. Göteborg à 10 sh.....	£	300
1,200 ton gods fr. Antwerpen à 6 sh.....	»	360
3,500 ton gods från New-York à 15 sh.....	»	2,625
		<u>£ 3,285</u>

Förlust per resa £ 2,541

Kurs 18,20; Kr. 46,246.

Tvänne ångare göra under året 9 resor = 684 dagar
och således en förlust af kr. 416,214

Om samtliga nio resorna skulle gå såsom beräk-
nadt är till dagantalet, så skulle sålunda för
hvarje båt finnas tillgängliga 18 dagar för tvänne
dockningar, reparationer etc., hvilket torde be-
höfvas för alla förekommande uppehåll och hinder
under året; för dessa 36 dagar tillkommer för
kost och fartyg per dag kr. 573,54 » 20,647

Summa totalförlust per år kr. 436,861.

Stockholm i november 1900.

Fraktkalkyl

för en 6,000 tons dw-ångare, mätande cirka 2,350 netto register-ton och med bunkerboxar för cirka 1,000 ton. Maskin med cirka 2,000 hästar. Ångaren beräknas kosta £ 60,000.

Resa:

Göteborg—Antwerpen—Hongkong—Shanghai—Nagasaki—Rangoon—Antwerpen—Göteborg.

Resans längd:

Lastning i Göteborg	6 dagar.
Resa Göteborg—Antwerpen	3 »
Lastning i Antwerpen	10 »
Resa Antwerpen—Port Said	16 »
Gång genom Suez-kanalen	1 »
Resa Suez—Aden	6 ¹ / ₂ »
Resa Aden—Colombo	10 ¹ / ₂ »
Resa Colombo—Singapore	8 »
Resa Singapore—Hongkong	8 »
Lossning i Hongkong	7 »
Resa Hongkong—Shanghai	4 »
Lossning i Shanghai	5 »
Resa Shanghai—Nagasaki	2 »
Lastning i Nagasaki	5 »
Resa Nagasaki—Singapore	13 »
Resa Singapore—Rangoon	6 »
Lastning i Rangoon	7 »
Resa Rangoon—Suez	21 »
Gång genom Suez-kanalen	1 »
Resa Port Said—Antwerpen	16 »

Transport 156 dagar.

	Transport 156 dagar.	
Lossning i Antwerpen.....	10	»
Resa Antwerpen—Göteborg.....	3	»
Lossning i Göteborg.....	6	»
Kolningar.....	5	»
	<hr/>	
	Summa 180 dagar.	

En ångares utgifter per resa:

<i>Göteborg:</i> Portcharges utg.....	£	100
Lastning af 1,000 ton gods.....	»	55
<i>Antwerpen:</i> Portcharges ing. och utg.....	»	200
Lastning af 3,000 ton gods.....	»	150
<i>Suez-kanalen:</i> Kostnaden för genomgång.....	»	1,170
<i>Hongkong:</i> Portcharges ing. och utg.....	»	70
Lossning af 2,000 ton gods.....	»	30
<i>Shanghai:</i> Portcharges ing. och utg.....	»	650
Lossning af 2,000 ton gods.....	»	35
<i>Nagasaki:</i> Portcharges ing. och utg.....	»	35
Lastning af 500 ton gods.....	»	25
<i>Rangoon:</i> Portcharges ing. och utg.....	»	210
Lastning af 4,500 ton ris.....	»	85
<i>Suez-kanalen:</i> Kostnaden för genomgång.....	»	1,170
<i>Antwerpen:</i> Portcharges ing. och utg.....	»	200
Lossning af 3,000 ton.....	»	60
<i>Göteborg:</i> Portcharges ing.....	»	100
Lossning af 2,000 ton.....	»	60
<i>Malta och Colombo:</i> Portcharges.....	»	80
<i>Besättningshyror för:</i>		
1 kapten.....	kr.	250 per månad
1 förste styrman.....	»	150 » »
1 andre styrman.....	»	125 » »
1 tredje styrman.....	»	100 » »
1 förste maskinist.....	»	250 » »
1 andre maskinist.....	»	150 » »
1 tredje maskinist.....	»	125 » »
1 timmerman.....	»	75 » »
1 donkeyman.....	»	75 » »

Transport kr. 1,300 per månad; £ 4,485

	Transport kr. 1,300 per månad;	£ 4,485
10 matroser à 65 kr. =	» 650 » »	
10 eldare » 65 » =	» 650 » »	
1 kock.....	» 75 » »	
1 steward.....	» 85 » »	
1 messpojke.....	» 30 » »	
15 kulis à kr. 15 =	» 225 » »	
	Kronor 3,015 per månad	» 990
<i>Besättningens kösthåll</i>		» 480
<i>Maskin- och däcksförnödenheter</i>		» 450
<i>Befraktningskommission</i>		» 515
<i>Inkassokommission</i>		» 105
<i>Kaplake till kaptenen</i>		» 105
<i>Resor, experter och kommissionärer på 6 platser</i>		» 200
<i>Administration, kontorskostnader, diverse, annonser, cir- kulär, telegram etc.</i>		» 400
<i>Underhåll af skrof och maskin, dockning och målning samt inventariers nyanskaffning</i>		» 450
<i>Oförutsedda händelser, haverier, upptagande af substitute samt extra</i>		» 375
<i>Karantäner och dylikt</i>		» 300
		<u>£ 8,855.</u>

Alternativa beräkningar för en resa tur och retur:

Fasta utgifter per resa enl. specifikation.....	£ 8,855
1,000 ton stenkol i Antwerpen... } Priserna beräknade	(..... » 1,150 » 1,845 » 1,950 » 750)
1,025 ton stenkol i Malta..... } efter i november	
1,625 ton stenkol i Colombo..... } 1900 erhållna	
1,000 ton stenkol i Nagasaki..... } noteringar.	
Sjöassurans (kasko)	» 1,875
Extra assurans (kasko)	» 360
Fraktassuranser	» 100
Slitage och amortering: 7 %	» 2,100
Ränta å kapitalet: 8 %	» 2,400

Sunma utgifter per resa £ 21,385.

	Transport £	21,385
<i>Inkomster per resa:</i>		
4,000 ton gods från Göteborg och Antwerpen à 20 sh.	£	4,000
5,000 ton gods och ris från Nagasaki och Rangoon à 25 sh.	»	6,250
		<u>10,250</u>
	<i>Förlust per resa</i> £	11,135.

Kurs 18.20; Kr. 202,657.

Tvänne ångare göra under året 4 rundresor, således
en totalförlust per år af kr. 810,628.

Stockholm i november 1900.

Fraktkalkyl

för 4,000 tons dw-ångare (spardäckade för att kunna föra boskap). Hvarje ångare mätande cirka 1,900 registerton med 1,200 indik. hästars maskiner och beräknad till en kostnad af £ 40,000 enl. 1900 års pris. Kolåtgången beräknad till 22 ton per dygn under resa, 4 ton per dygn i hamn.

Resa:

Göteborg—Antwerpen—Buenos-Ayres—River Parana—Antwerpen—Göteborg.

Resans längd:

	Lastning i Göteborg	5 dagar
610 miles.	Resa Göteborg—Antwerpen	3 »
	Lastning i Antwerpen	7 »
6,330 »	Resa Antwerpen—Buenos Ayres	29 »
	Lossning i Buenos Ayres....	14 »
100 »	Resa uppåt Paranafloden....	3 »
	Lastning i Parana	14 »
6,430 »	Resa Parana—Antwerpen	35 »(eventuellt Rio.)
	Lossning i Antwerpen	5 »
610 »	Resa Antwerpen—Göteborg	3 »
	Lossning i Göteborg	5 »
<hr/>	<hr/>	<hr/>
14,080 miles	Summa	123 dagar = 4 månader.
på 73 dagar.		

En ångares utgifter per resa:

<i>Göteborg:</i>	Portcharges ut	£	80
	Lastning af 1,000 ton (hästkosöm, järn, stål, pappersmassa, papper, tjära, klipp- och stockfisk, mejeri- och åkerbruksredskap samt maskiner)	»	55
<i>Antwerpen:</i>	Portcharges in och ut	»	150
	Lastning af 1,500 ton gods à 1 sh.	»	75
<i>Buenos-Ayres:</i>	Portcharges in	»	315
	Afgift för kajplats	»	15
	Lossning af 2,500 ton gods	»	75
<i>Paranafloden:</i>	Portcharges ut	»	100
	Lastning af 3,500 ton (ull, hudar, talg, linfrö, hvete, majs, kli m. m.) à 22 c. »	»	165
<i>Antwerpen:</i>	Portcharges in och ut	»	150
	Lossning af 1,500 ton gods	»	50
<i>Göteborg:</i>	Portcharges in	»	80
	Lossning af 2,000 ton gods	»	60
<i>St. Vincent:</i>	Portcharges vid kolning	»	40
	<i>Besättningshyror</i> à £ 125 per månad	»	500
	<i>Besättningens kosthåll</i> à £ 62,10 per månad	»	250
	<i>Maskin- och däcksförnödenheter</i> à £ 50 per månad	»	200
	<i>Befraktningskommission</i> à 4 % à £ 5,500	»	220
	<i>Inkassokommission</i> à 1 % à £ 5,500	»	55
	<i>Kaplake till kaptenen</i> à 1 % à £ 5,500	»	55
	<i>Resor, experter, kommissionärer</i> per resa	»	75
	<i>Diverse annonser, cirkulär, administration, kontorskostnader, telegram</i> m. m.	»	135
	<i>Underhåll af skrof, maskineri, dockning och målning</i> samt inventarier	»	200
	<i>Oförutsedda händelser, haverier</i> m. m.	»	200
	<i>För karantäner och dylikt</i>	»	200
			Summa £ 3,500

Alternativa beräkningar för en resa tur och retur:

	1896—97 års pris.	1900 års pris.
Fartygets inköpspris à £ 7,5 och £ 10 per ton dw.	£ 30,000	£ 40,000
Fasta utgifter per resa enl. specifikation	£ 3,500	£ 3,500
1,000 ton kol à 14 sh. och 23 sh.	» 700	» 1,150
800 ton kol à 22 sh. 6 d. och 42 sh. 6 d.	» 900	» 1,700
Sjöassurans (kasko) à 6 ¹ / ₄ % per år = per resa	» 625	» 835
Extra assurans (kasko) à 1/2 % per resa	» 150	» 200
Fraktassurans ut och hem (0,8 + 0,9 %) = 1,7 %	» 50	» 50
Slitage och amortering à 7 %	» 700	» 935
8 % ränta å kapitalet	» 800	» 1,070
Summa utgifter för en resa	£ 7,425	£ 9,440
Inkomster per resa:		
2,500 ton last ut à 16 sh. £ 2,000		
3,500 ton last hem à 20 sh. » 3,500	» 5,500	» 5,500
Förlust per resa	£ 1,925	£ 3,940
à cours 18,20	Kr. 35,035	Kr. 71,708
För 3 resor pr år med en ångare blir förlusten	» 105,105	» 215,124
För 6 resor pr år med två ångare blir förlusten	» 210,210	» 430,248
För 12 resor pr år med fyra ångare blir förlusten	» 420,420	» 860,496

Genom att vid utgående anlöpa kolhamn för intagande af kolförråd kan förlusten något nedbringas.

Fraktkalkyl

för en 4,000 tons dw-ångare, mätande cirka 1,800 netto register-ton och med bunkerboxar för cirka 600 ton stenkol. Maskin med cirka 1,200 hästar. Ångaren beräknas kosta £ 40,000 enligt 1900 års pris.

Kolåtgången beräknad till 22 ton per dygn under resa, 4 ton per dygn i hamn.

Resa:

Göteborg—Antwerpen—New-York—Antwerpen—Göteborg.

Resans längd:

	Lastning i Göteborg	5 dagar
610 miles.	Resa Göteborg—Antwerpen	3 »
	Lastning i Antwerpen	5 »
3,290 »	Resa Antwerpen—New-York	17 »
	Lossning i New-York	9 »
	Lastning i New-York	8 »
3,290 »	Resa New-York—Antwerpen	17 »
	Lossning i Antwerpen	5 »
610 »	Resa Antwerpen—Göteborg	3 »
	Lossning i Göteborg	4 »
7,800 miles	Summa	76 dagar
på 40 dagar.		

En ångares utgifter per resa:

<i>Göteborg:</i>	Portcharges ut	£ 80
	Lastning af 600 ton gods	» 30
<i>Antwerpen:</i>	Portcharges in och ut	» 150
	Lastning af 1,200 ton gods	» 60
	Transport	£ 320

	Transport £	320
<i>New-York</i> : Portcharges in och ut	»	600
Afgift för reserverad kajplats	»	30
Lossning af 1,800 ton gods	»	130
Lastning af 3,500 ton gods	»	265
<i>Antwerpen</i> : Portcharges in och ut	»	150
Lossning af 2,000 ton gods	»	100
<i>Göteborg</i> : Portcharges in	»	80
Lossning af 1,500 ton gods	»	75
<i>Besättningshyror</i> à £ 130 per månad	»	325
<i>Besättningens kosthåll</i> à £ 70 per månad	»	175
<i>Maskin- och däcksförnödenheter</i> à £ 50 per månad	»	125
<i>Befraktningsskommission</i> 4 %	»	130
<i>Inkassokommission</i> 1 %	»	35
<i>Kaplake till kaptenen</i> 1 %	»	35
<i>Resor, experter och kommissionärer</i> på 3 platser	»	65
<i>Diverse, annonser, cirkulär, administration, kontorskostnader, telegram etc.</i>	»	125
<i>Underhåll af skrof och maskin, dockning och målning samt inventariers nyanskaffning</i>	»	125
<i>Oförutsedda händelser, haverier, upptagande af substitute samt extra</i>	»	125
	Summa £	3,015.

Alternativa beräkningar för en resa tur och retur:

	1896—97 års pris.	1900 års pris.
Fartygets inköpspris à £ 7,5 och £ 10 per ton dw.	£ 30,000	£ 40,000
Fasta utgifter per resa enl. specifikation	£ 3,015	£ 3,015
515 ton kol i Europa à 14 sh. och 23 sh.	» 360	» 592
510 ton kol i New-York à 9 sh. 6 d. och 12 sh.	» 242	» 314
Sjöassurans (kasko) à 6 ¹ / ₄ % per år.....	» 390	» 520
Extra assurans (kasko) à 0,3 % per resa	» 90	» 120
Transport	£ 4,097	£ 4,561

	1896—97 års pris.	1900 års pris.
Transport	£ 4,097	£ 4,561
Fraktassurans	» 15	» 15
Slitage och amortering à 7 %	» 438	» 583
Ränta å kapitalet à 8 %	» 500	» 667
Summa utgifter för en resa	£ 5,050	£ 5,826
Inkomster per resa:		
600 ton gods fr. Göteborg à 10 sh. = £ 300		
1,200 d:o fr. Antwerpen à 6 sh. = £ 360		
3,500 d:o fr. New-York à 15 sh. = £ 2,625	£ 3,285	£ 3,285
Förlust per resa	£ 1,765	£ 2,541
à cours 18,20	Kr. 32,123	Kr. 46,246
För två ångare med tillsammans 9 resor	Kr. 289,107	Kr. 416,214
För de två ångarne återstå under året 36 dagar	» 16,708	» 20,784
beräknade för dockning och reparationer.		
Förlust per år	Kr. 305,815	Kr. 436,998
För 12 resor per år med trenne ångare blefve förlusten	» 458,723	» 655,497

Fraktkalkyl

för en 6,000 tons dw. ångare, beräknad mäta cirka 2,350 tons register med 2,000 indik. hästars maskin och beräknad till en kostnad af £ 57,000 enligt 1900 års pris. Kolåtgången beräknad till 35 ton pr dygn under gång, 5 ton pr dygn i hamn.

Resa:

Göteborg—Antwerpen—Honkong—Shanghai—Nagasaki—Rangoon
—Antwerpen—Göteborg.

Resans längd:

	Lastning i Göteborg	6 dagar.
610 miles:	Resa Göteborg—Antwerpen	3 »
	Lastning i d:o	8 »
3,430 »	Resa Antwerpen—Port Said	17 »
87 »	D:o genom Suez-kanalen	1 »
1,387 »	D:o Suez—Aden	7 »
2,090 »	D:o Aden—Columbo	10 »
1,570 »	D:o Columbo—Singapore	8 »
1,440 »	D:o Singapore—Honkong	7 »
	Lossning i Honkong	5 »
830 »	Resa Honkong—Shanghai	4 »
	Lossning i Shanghai	5 »
475 »	Resa Shanghai—Nagasaki	2 »
	Lastning i Nagasaki	5 »
2,430 »	Resa Nagasaki—Singapore	13 »
1,150 »	D:o Singapore—Rangoon	6 »
	Lastning i Rangoon	7 »
15,499 miles.		Transport 114 dagar.

15,499 miles.	Transport 114 dagar.
4,645 » Resa Rangoon—Suez	24 »
87 » Resa genom kanalen	1 »
3,430 » Resa Port Said—Antwerpen	18 »
Lossning i Antwerpen	9 »
610 » Resa Antwerpen—Göteborg	3 »
Lossning i Göteborg	5 »
För dockning, målning m. m.	8 »
<hr/> 24,271 miles	<hr/> Summa 182 dagar = $\frac{1}{2}$ år.
på 124 dagar.	

En ångares utgifter per resa:

<i>Göteborg:</i> Portcharges utgående	£ 100
Lastning af 1,000 ton div. gods.....	» 55
<i>Antwerpen:</i> Portcharges in och ut	» 200
Lastning af 3,000 ton gods à 1 sh.	» 150
<i>Suez-kanalen:</i> Kostnader för genomgång.....	» 1,170
<i>Honkong:</i> Portcharges in och ut	» 70
Lossning af 2,000 ton gods	» 30
<i>Shanghai:</i> Portcharges in och ut	» 650
Lossning af 2,000 ton gods	» 35
<i>Nagasaki:</i> Portcharges in och ut	» 35
Lastning af 500 ton gods	» 25
<i>Rangoon:</i> Portcharges in och ut	» 210
Lastning af 4,500 ton ris	» 85
<i>Suez-kanalen:</i> Kostnad för genomgång	» 1,170
<i>Antwerpen:</i> Portcharges in och ut	» 200
Lossning af 3,000 ton	» 60
<i>Göteborg:</i> Portcharges ingående	» 100
Lossning af 2,000 ton gods.....	» 60
<i>Malta—Columbo:</i> Portcharges vid eventuell kolning.....	» 80
<i>Besättningens hyror för 6 månader à £ 140</i>	» 840
	<hr/> Transport £ 5,325

	Transport £ 5,325
Besättningens kosthåll för 32 man à 1,32 per dag = £	
70 per mån. »	420
Maskin- och däcksförnödenheter à £ 60 per mån. »	360
Befraktningskommission à 5 % å £ 10,875 »	545
Inkassokommission à 1 % å £ 10,875 »	110
Kaplake till kaptenen à 1 % å £ 10,875 »	110
Resor, experter, kommissionärer på 6 platser »	150
Diverse annonser, cirkulär, administration, kontorskostnader, telegram m. m. »	300
Underhåll af skrof och maskin, dockning, målning samt inventarier »	400
Oförutsedda utgifter för haverier m. m. »	380
Karantäner och dylika utgifter »	300
	Summa £ 8,400.

Alternativa beräkningar för en resa tur och retur:

	1896--97 års pris.	1900 års pris.
Fartygens inköpspris à £ 7 och £ 9,5 per ton dw.	£ 42,000	£ 57,000
Fasta utgifter per resa enl. specifikation	£ 8,400	£ 8,400
2,000 ton kol i Antwerpen à 14 sh. och 23 sh. »	1,400	2,300
1,700 ton kol i Nagasaki à 15 sh. och 15 sh. »	1,275	1,275
600 ton kol i Columbo à 24 sh. »	720	720
350 ton kol i Göteborg och Antwerpen à 14 sh. och 23 sh. »	245	400
Sjöassurans (kasko) à 6 ¹ / ₄ % per år = per resa »	1,313	1,781
Extra assurans (kasko) à 0,6 % per resa... »	252	342
Fraktassurans »	100	100
Transport	£ 13,705	£ 15,318

	1896—97 års pris.	1900 års pris.
Transport	£ 13,705	£ 15,318
Slitage och amortering å 7 %	» 1,470	» 1,995
8 % ränta å kapitalet	» 1,680	» 2,280
Summa utgifter för en resa	£ 16,855	£ 19,593
Inkomster per resa:		
4,000 ton gods ut å 20 sh. £ 4,000		
5,000 ton gods hem å 27 sh. 6 d. » 6,875	» 10,875	» 10,875
Förlust per resa	£ 5,980	£ 8,718
å cours 18,20	Kr. 108,836	Kr. 197,925
För 2 resor med en ångare blir förlusten	» 217,672	» 395,850
För 4 resor med två ångare blir förlusten	» 435,344	» 791,700
För 12 resor pr år med sex ångare blir förlusten	» 1,306,032	» 2,375,100

Om kolhamn anlöpdes för inköp af kol, torde kunna inbesparas cirka £ 400 = Kr. 7,280 per resa.