

## Nr 125.

Av herr Lindman m. fl., om höjning av rederilånefonden.

Endast långsamt, under senare delen av 1800-talet, försiggick utvecklingen av den svenska handelsflottan. Från nämnda tidsskede kan till och med antecknas perioder av stagnation, ja tillbakagång. Skälen till detta för vårt handelsutbyte med främmande länder, för landets betalningsbalans samt för sjöfartsnäringen själf föga tillfredsställande förhållande voro flera. Främst av dessa torde måhända sättas knappheten på kapital hos sjöfartens utövare för att åstadkomma ett utbyte av det på upphållningen varande segelfartygstonnaget mot det mera moderna och ekonomiskt livskraftiga ångfartygstonnaget. Som orsaker till den långsamma utvecklingen må även nämnas splittrandet av rederirörelsen i ett flertal små och ekonomiskt svaga företag, föga effektivitet i rederinäringens skötsel samt statsmakternas likgiltighet för att genom ekonomiska åtgärder eller annorledes bringa den i så gott som ständigt ekonomiskt betryck befintliga sjöfartsnäringen på bättre fötter. Och med ett visst fog har professor Sundbärg därför i sin bekanta emigrationsutredning kunnat beteckna den svenska sjöfarten som »näringsarnas sorgebarn»!

Huru ytterligt långsamt sjöfarten släpade sig framåt under 1800 talets sista decennier framgår bland annat ur siffrorna från de under nämnda år i utrikesfart intjänta bruttofrakterna. Dessa utgjorde för 5-årsperioden 1876—1880 i medeltal pr år 35,5 mill. kr., för åren 81—85 33,9 mill., för åren 86—90 33,4 mill. kr. och för åren 91—95 32,5 mill. kr. Först under 1800-talets sista 5-årsperiod stegrades bruttoinkomsten till 47,3 mill. samt uppgick åren 1901—1905 till 54,6 mill. Året närmast före världskrigets utbrott uppgick bruttointäkten till 125 mill. kr.

Under perioden 1895—1900 hann ångfartygstonnaget förbi segelfartygstonnaget. De ångfartyg, som vid den tiden anskaffades, utgjordes dock

till större delen av äldre och mindre värdefulla fartyg, merendels inköpta från utlandet. Utrikestrafiken bedrevs mest med lastfartyg i allmän fart (trampfart). Förekommande linjefart sträckte sig sällan längre än till hamnar vid Nord- och Östersjön, i varje fall icke till transoceanaländer. Det handelsutbyte, som vid den tiden förekom mellan Sverige och utom-europeiska marknader, förmedlades hufvudsakligen via de stora engelska och tyska hamnarna, och transportererna skedde under främmande flagg. Detta sakernas tillstånd kunde ju möjligen gå an för 20 år sedan, men är otänkbart nu, såvida ej landets näringsliv skall bli lidande och hämmas i sin utveckling.

Det under världskriget och särskilt under dess senare skede nödtvungna inställandet af viktiga sjöfartsrouter har åstadkommit en allt mera kännbar brist af för jordbruket och industrien nödvändiga importförmåner, samtidigt som exporten af industrialster till mödosamt i utlandet upparbetade marknader i stor utsträckning avstannat. Vårt iråkade bekymmersamma läge har hos landets befolkning inskräpft å ena sidan nödvändigheten av att genom egen produktion av absoluta nödvändighetsvaror göra oss oberoende av utlandet, å andra sidan betydelsen för folkförsörjningen och näringslivets regelbundna gång att äga transportmedel till sjöss, varigenom varuutbyte med utlandet kan ske.

Tillkomsten av den oceangående handelsflottan kan räknas från de första åren på 1900-talet, och har fartygstonnaget av detta slag till tiden för världskrigets utbrott utvecklats sig jämförelsevis snabbt. År 1904 ägde landet 12 ångfartyg om 3,000 br.-ton och däröver; år 1914 uppgick antalet sådana fartyg till över 60.

Anskaffandet av modernt oceangående tonnage är hufvudsakligen att tillskriva uppkomsten av våra transoceanaliner. Rederibolaget Nordstjernen påbörjade sin trafik till Argentina och Brasilien år 1904; 1914 utsträcktes linjen till Chile och norra Pacific kusten. Transatlantics S.-Afrikalinje tog ävenledes sin början år 1904; dess Australinje år 1908 med fortsättning till Java år 1914 och Persien år 1915. Svenska Ostasiatiska kompaniet tillkom år 1907; dess trafik, som från början berörde Kina och Japan, utökades år 1915 med en linje på Indien. Slutligen upprättades Svenska Amerika Mexico-linjen år 1912 och Sverige—N.-Amerikalinjen år 1915.

Att upprättandet av egna ångfartygslinjer på transoceanaländer haft ett gynnsamt inflytande på utvecklingen av våra handelsförbindelser med ifrågavarande orter framgår av följande siffror:

Länder.	Exportvärden i mill. kr.		
	År 1905.	1910.	1913.
Brittiska S.-Afrika .....	4,5	9,1	8,2
» O. Indien .....	3,2	4,5	5,5
Kina .....	0,7	1,4	2,1
Japan .....	0,6	5,6	7,0
Australien .....	2,7	8,9	10,0
Argentina .....	1,1	5,2	8,8
Brasilien och Uruguay .....	0,6	1,3	3,2
	<u>13,6</u>	<u>36,2</u>	<u>44,7</u>

1914 visar minskning på grund av inträdande krigsförhållanden.

Väl kan man med ovanstående siffror för ögonen ha fog för påståendet att »handeln följer flaggan».

Sveriges ångfartygs- (och motorfartygs-) flotta undergick under åren 1905—1915 följande utveckling:

Ar.	Nettoton vid årets slut.	År.	Nettoton vid årets slut.
1905 .....	460,000	1910 .....	593,000
1906 .....	488,000	1911 .....	610,000
1907 .....	532,000	1912 .....	652,000
1908 .....	564,000	1913 .....	721,000
1909 .....	583,000	1914 .....	750,000
		1915 .....	689,000

Det sist (för år 1915) uppgivna netto-tontalet motsvarar ett brutto-tontal av 985,000.

Den ringa ökningen för år 1914 är att tillskriva krigsutbrottet, efter vilket fartygsanskaffningen från utlandet i stor utsträckning upphörde, samtidigt som förluster av fartyg på grund av krigsorsaker allaredan då började märkas. Tonnagedgången under år 1915 är att tillskriva fartygsförluster genom kriget samt försäljningen till utlandet.

Den ovan genom siffror påvisade stegringen av det svenska ångfartygstonnaget under åren 1905—1914 har dock endast nätt och jämnt motsvarat den under samma period fortgående ökningen av utrikeshandeln. Som mått på den egna handelsflottans effektivitet ifråga om ombesörjandet av utrikestrafiken brukar man taga förhållandet mellan det i fart

mellan landet i fråga och utlandet ankomna och avgångna egna fartygstonnaget samt hela det tonnage, både inhemskt och främmande, som använts för den ifrågavarande trafiken.

För Sverige ställa sig siffrorna på följande sätt:

År	Andelsprocent för svenska fartyg	År	Andelsprocent för svenska fartyg
1870	32,0 ‰	1908	49,7 ‰
1880	37,0 »	1909	50,4 »
1890	34,0 »	1910	50,1 »
1900	42,0 »	1911	49,7 »
1905	48,5 »	1912	48,5 »
1906	50,3 »	1913	49,6 »
1907	50,7 »	1914	51,3 »
		1915	45,0 »

Man anser vanligen en andel av 50 ‰ i utrikestrafiken med egna fartyg som någorlunda tillfredsställande. För livskraftiga sjöfartsnationer, exempelvis England och Tyskland, utgör procenttalet cirka 60. Anmärkningsvärd är nedgången med hela 6 ‰ från 1914 till 1915, vilket visar att redan under krigets första skede vår handelsflotta, ifråga om trafiken på svenska hamnar, förlorat i effektivitet gent emot andra sjöfartsnationer. Fråga är om icke den procentuella andelen sedan dess ännu mera nedgått.

Genom världskriget har som bekant icke blott den förutvarande årliga stegringen i det svenska fartygstonnaget helt och hållet upphört, utan är en högst väsentlig tillbakagång av detta tonnage att bemärka. Orsaken till nämnda förhållande är först och främst inträffade direkta eller indirekta krigsförluster, men även (huvudsakligen under senare delen av år 1915) skedda försäljningar till utlandet. Angående dessa försäljningar må emellertid bemärkas, att överflyttningen till främmande flagg till betydande del måste rubriceras som tvångsförsäljning, då nämligen i själva verket eganderätten till fartygen i många fall allaredan förut låg i främmande händer.

Angående fartygsförlusterna, samt avgången på grund av andra orsaker under krigsskedet, må rörande ång- och motorbåtsflottan följande uppgifter lämnas:

År	Fartygsförluster genom krigsorsaker	Förolyckade av annan orsak	Försålda till utlandet	Behållning vid årets slut
1914	10 ångf. 12,800 br.-ton	13,200 br.-ton	9,700 br.-ton	1,069,000 br.-ton
1915	20 » 28,900 »	29,900 »	91,000 »	985,000 »
1916	30 » 32,700 »	13,100 »	39,000 »	937,000 »
1917	43 » 61,300 »	15,000 »	— »	895,000 »
103	» 135,700 »	71,200 »	139,700 »	

Under rubriken »förolyckade av annan orsak» äro inbegripna fartyg, vilka försvunnit med man och allt, vadan man kan antaga, att krigsorsaker till en del även här spelat in.

Från och med 1914 till 1917 års slut ha inom Sverige av ång- och motorfartyg nybyggts 62,000 br.-ton samt från utlandet förvärvats 162,000 br.-ton.

Angående tonnagesförändringen ifråga om segelflottan må anföras, att storleken av segeltonnaget vid 1914 års början utgjorde 178,000 br.-ton och att detsamma vid 1917 års slut nedgått till 137,000 br.-ton.

För åren närmast före och efter krigets utbrott erhåller man alltså följande bild av den svenska ång- och motorbåtsflottans förändringar:

Under år 1912	ökning	41,000	nettoton
» » »	» omkr.	60,000	br.-ton
» » 1913	»	100,000	»
» » 1914	»	43,000	»
» » 1915	minskning	85,000	»
» » 1916	»	48,000	»
» » 1917	»	42,000	»

Utgår man från den under år 1913, d. ä. året närmast före krigets utbrott, förekommande ökningen som normgivande för de därpå följande åren, så skulle vi den 1 januari i år haft att räkna med ett tonnage av 1,427,000 br.-ton i stället för 895,000 br.-ton, och föreligger således från denna utgångspunkt en tonnagebalans, uppgående till ej mindre än 532,000 br.-ton. Tonnagebristen måste alltså anses vara högst betydande, och det befintliga tonnaget utgör nu endast 63 % av vad det minst borde varit under normala förhållanden.

Ännu betänkligare måste nedgången te sig, då man tager i betraktande, att det återstående tonnaget till större proportion än vad förut varit fallet utgöres av fartyg i kust- och inrikesfart, vilkas insättande i ocean-

ja även nordsjötrafik icke lämpligen låter sig göra. Slutligen måste tagas i betraktande att en avsevärd förslitning ägt rum av det tonnage, som under kriget hållits i gång.

Huru stor den svenska tonnagebehållningen kommer att bli vid krigets slut, med hänsyn till faran för minor, torpedering, beslag, tvångsrekvisition m. m., lär icke nu kunna förutsägas. Så mycket synes emellertid klart, att förluster av fartyg och nedgång i tonnaget äro att förvänta så länge kriget fortfar, och att dessa förluster med sannolikhet komma att avsevärt stiga i det fall, att det svenska tonnaget i större utsträckning, än vad hittills ägt rum, måste befara blockadzonerna.

Som ovan anförts är fartygsbeståndet redan nu otillräckligt för ombesörjandet av en normal andel av vår utrikestrafik. Och ju längre kriget räcker, desto ogynnsammare bli vi ställda i fråga om egna sjötransportmedel. Det föreligger alltså en aktuell fara att landet vid införskaffande av alster för vår folkförsörjning, råvaror till industrien och jordbruket samt för export av våra produkter, efter kriget kommer i beroende av andra länders transportmedel, samt får vidkännas alla härmed förenade olägenheter. Dessa olägenheter kunna i korthet sammanfattas sålunda, att fraktsatserna komma att hållas på en hög nivå, och vad detta betyder ha vi under kriget fått erfara, att kontrollen över routernas och godsets transport förloras, samt att vår export- och importhandel råkar i beroende av utländska mellanhänder, varigenom konkurrensen å främmande marknader av svenska alster försvåras, samtidigt som den svenska ursprungsbeteckningen av varan därvid i många fall torde gå förlorad.

Även må framhållas att en minskning i det svenska fartygstonnaget eller en stagnation i den utveckling, varuti detta före kriget var statt, tillbakasetter sjöfarten som näring betraktad, vadan denna näring får mindre betydelse både som skatteobjekt och vid förbättrande av betalningsbalansen gent emot utlandet. De tvänne sist nämnda synpunkterna torde icke vara minst beaktansvärda, då man nämligen kan antaga att det land, som med en icke allt för mycket decimerad handelsflotta förmår att efter kriget deltaga i den allmänna varutransporten, härvid åtminstone under första tiden torde kunna beräkna avsevärda intäkter.

Vad ovan anförts visar otvetydigt behovet, ja nödvändigheten av att åtgärder vidtagas, även från statsmakternas sida, för att tillförsäkra landet en utökning av dess handelstonnage, så att detta snarast möjligt återföres till den storlek, som vår utrikeshandel kräver och som sjöfarten som näring betraktad förtjänar. Här gäller det varken mer eller mindre än att av

den återstod av Nordsjö- och Oceangående fartyg, som finnas kvar vid krigets slut, i ordets fulla bemärkelse återuppbygga en handelsflotta.

Riktat man nu uppmärksamheten på de medel, vilka kunna antagas vara tjänliga för uppnående av ovan nämnda syfte, så torde härvid böra tagas i övervägande såväl de möjligheter, som föreligga för anskaffning av fartyg genom nybyggnader inom eller utom landet, eller medelst inköp av tonnage från utlandet, som ock det kapital, som sjöfartsnäringen behöfver för att förvärva det erforderliga tonnaget. Det sistnämnda spörsmålet må först i någon mån beröras.

Anskaffningskostnaden för fartygstonnage, vare sig nytt eller äldre, har som bekant under krigets fortgång på grund av dels den rådande knappheten på fartyg, dels den allmänna varuprisstegringen högst väsentligt gått i höjden. Under det att före kriget nybyggt fartygstonnage, av beskaffenhet att kunna användas i allmän fraktfart, kunde förvärfvas till ett pris av 100 à 150 kr. per lastton, kontrakteras nu dylikt tonnage för leverans längre och kortare tid efter krigets slut till 500 kr. och däröver per lastton. För i närvarande stund tillgängligt tonnage närmar sig priset 1,000 kr. per lastton.

Otvivelaktigt gjordes betydande vinster på sjöfartsnäringen under åren 1915 och 1916 och har på den grund icke ringa kapital blivit insatt i äldre och nybildade rederiföretag. Dock lär det ej vara skäl att göra sig några öfverdrivna föreställningar om storleken av det kapital, som står sjöfartsnäringen till buds, då det gäller återuppbyggandet av vår handelsflotta. Det må betänkas att sjöfartsvinsterna högst avsevärt beskurits genom krigskonjunkturskatten, oftast efter de högsta procentsatserna och i de flesta fall verkande som en mervinstskatt på inkomststegringen sedan året före krigets utbrott. Därjämte har, som bekant, sjöfarten nu i tvänne år drabbats av en särskatt i form av tonnage-avgift. 1917 års verksamhet torde, trots de höga fraktsatserna, för sjöfartsnäringen i dess helhet icke hava lämnat något betydande överskott med anledning av att en avsevärd del av handelsflottan icke kunnat vara i gång.

För en årlig utökning av handelsflottan, motsvarande den som ägde rum år 1913, nämligen c:a 100,000 ton, tarvas ett kapital, som för närvarande icke kan sättas lägre än c:a 75 millioner kronor.

Man måste alltså bereda sig på att för ett återuppbyggande av den svenska handelsflottan betydande kapital komma att erfordras.

Tonnageanskaffningen hos oss har huvudsakligen skett genom inköp av äldre och nybyggda fartyg från utlandet; till mindre del genom fartygs-

nybygge inom riket. Belysande härvidlag är följande statistik, omfattande handelsflottans nyförvärv åren 1906—1915.

År.	I Sverige nybyggda ång- och motorfartyg.	Från utlandet förvärvade.
1906.....	7,784 nettoton	33,875 nettoton
1907.....	7,072 »	44,174 »
1908.....	7,865 »	32,099 »
1909.....	2,312 »	26,546 »
1910.....	6,231 »	20,979 »
1911.....	5,266 »	33,646 »
1912.....	3,707 »	51,348 »
1913.....	12,514 »	84,696 »
1914.....	8,077 »	47,885 »
1915.....	7,165 »	41,746 »
	<u>67,993</u> »	<u>416,994</u> »

Av slutsiffrorna framgår, att tonnageförvärvet under 10-årsperioden 1906—1915 till 14 % utgjordes av inom riket nybyggda fartyg och till 86 % av inköp från utlandet.

För vårt framtida fartygsförvärv torde vi emellertid, efter alla tecken att döma, för en lång tid framåt bliva hänvisade till att inom landet genom nybyggnad skaffa oss fartyg och härigenom söka fylla bristen i handelsflottan. Med den skarpa tävlan att återställa handelsflottorna efter kriget, som måste förutses, förefinnes nämligen icke stor möjlighet att, under första tiden åtminstone, erhålla något avsevärt tonnage från andra länder.

Som belysande härvidlag kan anföras ett uttalande, som gjorts i ett nyligen avgivet betänkande av en i mars 1916 tillsatt officiell brittisk sjöfartskommitté. Med hänsyn till krigets härjningar i den engelska handelsflottan anser kommittén förbudet mot överlåtelse av engelska fartyg till utlänningar böra upprätthållas minst 5 år efter kriget. Likaså måste möjligheten för utländska fartyg att reparera vid engelska varv, med undantag för enstaka, absolut nödvändiga fall, upphävas under en tid av två år efter kriget.

Visserligen hava norska redare placerat beställningar vid engelska varv, enligt senaste uppgifter ej mindre än 720,000 ton, att levereras snarast möjligt efter krigets slut; det måste emellertid anses högeligen



ovisst, om dessa beställningar verkligen komma att effektueras inom en snar framtid.

Förenata staternas åtgärd att för egen del lägga beslag på cirka 90 % av det tonnage, som norska skeppsredare därstädes kontrakterat, tyder även på att några beställningar från annat håll där ej komma att utföras.

Tyskland har genom den storslagna lag om tyska handelsflottans återuppbyggande, som nyligen antagits av riksdagen, och som innebär ett över en beräknad tidsperiod av intill nio år fördelat anslag av 1½ à 2 milliarder till dess handelsflotta, visat vilket värde det sätter på att återvinna sin ställning till sjöss. Under denna tidsperiod kommer icke någon försäljning av fartyg till utlandet att tillåtas.

Övriga tonnageproducerande länder torde även se sig nödsakade att under längre eller kortare tid efter krigets slut uppehålla sina exportförbud på fartyg.

Även om ovan anförda restriktioner på fartygsöverlåtelser i ett eller annat fall bliva lättade och tonnageanskaffning från utlandet sålunda ej helt omöjliggöres, torde vi dock i huvudsak få lita till skeppsvarven inom landet för fyllandet av vårt tonnagebehov.

Av siffror, som förut anförts, framgår att de svenska skeppsvarven hittills icke varit synnerligen leveranskraftiga i fråga om fartygsnybyggen. En stegring i produktionen har emellertid under sista tiden ägt rum. Det uppgives att under år 1917 36 fartyg om tillsammans cirka 29,000 br. ton sjösatts och att omkring 50 fartyg om tillsammans cirka 60,000 bruttoton äro under byggnad. Huruvida leveransen av färdigbyggda fartyg under innevarande års lopp kommer att uppgå till sistnämnda siffra, är emellertid ganska ovisst. I vilket fall som helst blir dock härigenom vårt normala behov av tonnagetillskott icke på långa vägar när tillfredsställt.

Den svenska skeppsbyggnadsindustrien har under en lång följd av år, man må gärna säga ända tills den genom kriget skapade stora efterfrågan på fartyg tog sin början, arbetat under särdeles tryckta förhållanden. Konkurrensen från utländska skeppsvarv har varit utomordentligt stark, och ha varven inom landet, både tekniskt och ekonomiskt sett, ända till tiden närmast före kriget knappast varit rustade att effektivt möta denna konkurrens. Statsmakterna ha också tid efter annan genom motioner i riksdagen, uttalanden av kommittéer m. fl. fått sin uppmärksamhet riktad på behovet att genom statliga åtgärder stödja vår skeppsbyggnadsindustri. Så sent som år 1912 hade frågan om införandet av skeppsbyggnadspremier, ett medel för understödjande av skeppsbyggnadsverksamheten, som i ut-

landet i stor utsträckning blivit och fortfarande är anlitat, avancerat ganska långt; dock förföll saken. Vad som faktiskt blivit gjort för befrämjande av järnfartygsbygge är medgivandet om tullrestitution vid införsel av materialier m. m. till fartygsnybyggnad eller reparation samt för byggnad eller reparation av skeppsdocka, ponton etc.

Förhållandena inom skeppsbyggnadsindustrien äro i åtskilligt annorlunda nu än vad de voro före krigets utbrott. Varvsrörelsen är numera bättre rustad, både ekonomiskt och tekniskt, att utföra fartygsbeställningar, även av den större oceangående typen. Under år 1917 färdigbyggdes vid ett varv i Göteborg för svensk räkning ett fartyg på 9,150 lastton, en prestation som för några få år sedan torde ha varit utesluten. Flera nya skeppsvarv ha under de sista tvänne åren uppkommit, huvudsakligen mindre varv, men även ett av betydande storlek, varjämte de äldre varven undergått större och mindre utvidgningar. Över huvud kan man säga, att skeppsbyggnadsindustrien här i landet, i jämförelse med vad förut varit förhållandet, befinner sig i en högkonjunktur.

Den svaga punkten är emellertid tillfredsställandet av det svenska skeppsbyggeriets materialbehov, d. ä. valsat järn, profiler och plåt. Det är en icke blott för den danska och norska utan, märkligt nog, även för den svenska skeppsbyggerinäringsen utmärkande egendomlighet, att det huvudsakligaste järnmaterialet hämtas från utlandet, förr i allmänhet från England, på senare tider från Tyskland. För Sverige, järnlandet par préférence, måste detta betraktas som ett missförhållande, vilket dock har sin förklaring däruti, att det svenska järnet för ifrågavarande ändamål är så att säga överkvalificerat, vadan det stått högre i pris än det utländska. Före kriget förhöll sig priset på det svenska järnet till priset på det utländska som 1,4: 1. Missproportionen i pris är för närvarande ännu mer markerad. De höga bränslekostnaderna för framställning av det svenska järnet spela härvid in. För att kunna leverera fartyg i tillräcklig mängd för det behov som finnes och för att byggnadskostnaderna ej skola drivas allt för mycket i höjden, är tillgången på järnmaterial till priser, någorlunda motsvarande den allmänna världsmarknadsnivån, en oavvislig nödvändighet för de svenska skeppsvarven.

Tänker man sig en årsproduktion av fartyg inom landet, som från 100,000 br.-ton successivt ökades till åtminstone 150,000 br.-ton — och sistnämnda siffra synes nödvändig att uppnå för återuppbyggande av vår handelsflotta — så skulle enligt uppgift erfordras, att 60,000 till 90,000 viktston stålmaterial kunde ställas till skeppsvarvens förfogande.

Från England erhålles för närvarande ej något skeppsbyggnadsmateriel och leveranserna från Tyskland äro tämligen osäkra; särskilt spantjärn är det även från det senare landet svårt att införskaffa. Som skeppsvarvens materielfråga för närvarande ligger, lär varken från in- eller utlandet, såvida ej särskilda åtgärder vidtagas, skeppsbyggnadsmateriel till på långt när ovananförda myckenhet stå att erhålla.

Planer ha tid efter annan varit uppe, även under senaste år, att här i landet inrätta ett järnverk med speciellt ändamål att producera fartygs-materiel i tillräckliga kvantiteter och dimensioner för att säkerställa det svenska skeppsbyggeriets materielbehov. Det har framhållits att en del av de pengar, som nu nedläggas i nya stapelbäddar för fartyg, voro bättre använda, ifall härmed ett sådant järnverk kunde komma till stånd. Den ekonomiska bärigheten, ja överhuvud möjligheten att i dessa bränslebristens tider kunna hålla en järnframställnings- och järnförädlingsindustri av denna art i verksamhet, äro emellertid för närvarande problematiska. Närmaste utvägen nu för att genom egna resurser höja tillgången på fartygsbyggnadsmateriel torde vara att få en utökning till stånd av den produktion av detta slag, som allaredan nu i viss utsträckning äger rum vid vissa järnverk inom landet.

I detta samband må i fråga om fartygskonstruktioner erinras om de senaste framstegen i fråga om byggande av betongfartyg, varigenom för smärre och medelstora fartyg en viss lättnad i materialsvårigheter skulle kunna vinnas.

I den mån framtiden medför en ekonomisk lösning av frågan om elektrisk järnsmältning med koks som reduktionsmedel, kan även den inhemska produktionen av skeppsbyggnadsmateriel väntas taga ett betydande steg framåt.

Av vad hittills blivit anfört framgår att spørsmålet om ett återupp-rättande av landets handelsflotta och en utökning av denna till en storlek, som svarar mot landets maritima läge och dess sjöhandel, för sjöfarts-näringsens utöfvare huvudsakligen ligger på det ekonomiska planet. För att anskaffa fartygstonnage av erforderlig myckenhet och till nu eller under de närmaste åren gällande priser fordras avsevärda kapital. Men statsmak-terna måste hava ögonen öppna för betydelsen av att vår sjöfart vidmakthålles och att vi icke sjunka ned till en blygsam plats bakom de sjöfarts-nationer, vilka vi hittills stått före.

Den åtgärd, som statsmakterna nu i tvänne år vidtagit, nämligen att pålägga sjöfartsnäringsen en särskild skatt i form av tonnageavgift, är tyd-

ligen icke ett medel för befrämjande av handelsflottans tonnagesförvärv. Missnöjet med denna skatt har sträckt sig långt utom de kretsar, som direkt berörts av denna pålaga. Särskilt finner man en tonnageavgift, som drabbar fartyg, vilka månad efter månad genom de av kriget skapade förhållandena hindrats att vara i verksamhet, både orättvis och meningslös. Sveriges redareförening har nyligen ingått till Kungl. Maj:t med en begäran om restitution av tonnageavgift enligt 1917 års tonnageavgifts-förordning för fartyg, som under större eller mindre del av år 1917 varit undandragna sjöfarten. Enligt förordningen ifråga är avgifts-nedsättning i visst fall medgiven, dock endast intill 25 %. Då man vid föregående års riksdag ansåg sig böra begränsa avgifts-nedsättningen till den nyss nämnda, torde man ha utgått ifrån, att hindren för den svenska sjöfarten icke skulle bli av så lång varaktighet som faktiskt förhållandet i många fall varit. En mera vidsträckt restitution av vissa tonnageavgifter synes alltså böra medgivas.

Genom beslut av 1903 års riksdag upprättades en lånefond för rederi-näringen, uppgående till 5 mill. kronor; senare (år 1905 och 1907) höjdes fonden till 15 mill. kronor. Man torde allmänt vara ense om att förefintligheten av denna lånefond synnerligen kraftig bidragit till tonnagesförvärv. Med nu gällande priser på fartyg resp. det minskade penningvärdet kan fonden tydligen icke verka lika effektivt som före kriget. En väsentlig utökning, förslagsvis en fördubbling, av densamma torde för den skull vara av förhållandena i hög grad påkallad.

Restitution av skatt till staten för bevisligen i nybyggnad av handelsfartyg nedlagda rederivinstmedel, tillämpad under en period av tre eller fem år framåt, skulle tydligen befordra intresset för fartygsförvärv.

Ökandet av fartygsproduktionen å de inhemska skeppsvarven är, som nämnt, för närvarande främst en fråga om anskaffning av skeppsbyggnads-materiel. Effektiva åtgärder i denna materielfråga torde bli nödvändiga, om en avsevärt ökad tillgång på nämnda vara skall kunna beredas, och synes böra göras till föremål för skyndsamt undersökning.

En utökning av det svenska fartygstonnaget är, efter vad ovan blivit visat, tydligen av behovet påkallad, och är denna fråga därtill i högsta måtto aktuell. Vi tillåta oss därför hemställa,

att riksdagen under anhållan att Kungl. Maj:t måtte skyndsamt låta verkställa utredning angående

åtgärder till befordrande av den svenska handelsflottans ökning ville besluta vidtaga en höjning av rederilånefonden från nuvarande 15 till 30 mill. kronor.

Stockholm den 25 januari 1918.

<i>Arvid Lindman.</i>	<i>Karl Hildebrand.</i>	<i>Alex. Thore.</i>
<i>Hans Andersson.</i>	<i>Sven Lübeck.</i>	<i>P. Nilsson.</i> Bonarp.
<i>Erik Nylander.</i>	<i>K. E. W. Söderhielm.</i>	<i>Carl Hederstierna.</i>
<i>C. G. Hammar skjöld.</i>	<i>C. O. Johanson.</i>	<i>Karl Magnusson</i> i Skövde.
<i>E. Räf.</i>	<i>Cornelius Olsson.</i>	<i>Oscar N. Olsson.</i>
<i>David Norman.</i>	<i>Malte Sommelius.</i>	<i>Edvard Lithander.</i>
<i>Ivar Swartling.</i>	<i>S. Welin.</i>	<i>Axel Sundberg.</i>

---