

N:o 16.

Af herr **Kerfstedt**, om anslag för åvägbringande af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan svenska hamnar och La Platafloden.

Bland de förvärfskällor, som naturen anvisat vårt fädernesland, intager obestridligen sjöfartsnäringen ett framstående rum, och att denna lemnat god utkomst åt tusental af dess inbyggare samt betryggande användning för ett efter våra förhållanden ansenligt kapital, derom bär statistiken ojäfaktiga vittnesbörd. Under de senare åren har emellertid detta slags verksamhet icke blott icke motsvarat den mäktiga materiella utveckling, som inom så många andra områden äfven hos oss gjort sig gällande, utan med stora steg gått tillbaka, då deremot flertalet andra sjöfartsidkande nationer härutinnan kunna uppvisa betydande framsteg. Om hänsyn toges endast till Sveriges ångbåtsflotta, har dennas dräglighet visserligen under åren 1875—1887 ökat med 40 $\%$, men samtidigt tillväxte Norges med 200 $\%$, Danmarks med 110 $\%$, Tysklands med 275 $\%$, Englands med 100 $\%$, Frankrikes med 120 $\%$, Spaniens med 100 $\%$ samt Italiens med 150 $\%$. Att döma häraf, äro således utsigterna för denna handtering annorstädes mera löftesrika än hos oss, och den erfarenhet, som föreligger beträffande lifaktigheten af vår utrikes sjöfart, är i sanning föga uppmuntrande, ithy att Sverige härutinnan under år 1887 deltagit med 32,800 tons mindre än år 1882. De af svenska fartyg i utrikes sjöfart införtjenta fraktbeloppen hafva naturligtvis jemväl ansenligt nedgått eller från 37 millioner kronor till 29,800,000, och samtidigt har antalet sålunda sysselsatte svenske sjömän småningom minskats till 19,000.

Här antydda förhållanden torde det dock vara möjligt omgestalta, och detta mål synes mig tillräckligt behjertansvärdt för att å nyo påkalla statsmagternas allvarliga pröfning, i all synnerhet som åtskilliga för vårt land betydelsefulla industri- och näringsgrenar härmed stå i oskiljaktigt samband. För kort tid sedan har ifrågavarande angelägenhet föranledt Riksdagen att till Kongl. Maj:t aflåta underdånig skrifvelse med begäran om erforderliga utredningar och förslag, men då icke blott tullkomitén, som på nådig befallning yttrat sig i frågan, utan äfven kongl. kommerskollegium och generaltullstyrelsen, till hvilka Kongl. Maj:t täckts remittera densamma, synas hafva förbisett hela innebörden af berörda 1888 års skrifvelse, torde fullgiltiga skäl föreligga att till ärendet återkomma. Nyssnämnda komité och båda embetsverk yttra sig nemligen endast om medlen för skeppsbyggeriets upphjelpande, och egna ingen uppmärksamhet åt den nödvändiga förutsättningen härför nemligen rederinäringen, utan hvilken intet regelbundet behof af fartyg finnes för handen och i följd deraf ej heller någon möjlighet för våra inhemska verkstäder att kunna till antagligt pris och med nödig skyndsamhet utföra ingående sådana beställningar. Hittills har endast i Göteborg utvecklats någon kraftig verksamhet för ökande af vår med utrikes fraktfart sysselsatta ångbåtsflotta, men stor fara finnes, att intresset härför slappas och dör bort genom 1888 års Riksdags åtgärd att främja skeppsbyggeriet genom åsättande af tull å från utlandet inköpta fartyg, utan att samtidigt bereda rederierna motsvarande fördelar.

I ändamål att ådagalägga, hvilken stor ekonomisk betydelse skeppsrederi och -byggeri ega för vårt land, samt att ett kraftigt ingripande af staten för dessa näringars höjande vore eftersträfvansvärdt, tillåter jag mig här nedan anföra några sifferdata, som af en fackman stälts till mitt förfogande. Om vi skola vara i stånd att hålla jemna steg med andra länder i fyllandet af den årliga tillväxten i världstonnaget, och med dem dela vinsten häraf, kräfves oundgängligen ett ökande af vår ångbåtsflotta med åtminstone 15—20 fartyg årligen, hvartdera af omkring 800 tons dräktighet. Kostnaden för dessa belöper sig till omkring 7 millioner kronor samt hyra för befäl och besättning jemte värdet af proviant, hvilken, då fartygen ej uteslutande äro sysselsatta utomlands, företrädesvis köpes i Sverige, till sammanlagdt 5 à 600,000 kronor om året, hvartill komma utgifter för underhåll, reparationer och försäkringspremier, som torde tillfalla hufvudsakligen inhemska bolag. Fraktseloppen, som inseglas, lära kunna anslås till omkring 200,000 kronor för hvarje fartyg, och häraf erlägger utlandet åtminstone två

tredjedelar. Det är således ansevärdiga summor, som krävas för en tidsenlig utveckling af den inhemska rederinäringen, och de fördelaktiga verkningarne af dess uppblomstring skulle utan tvifvel sträcka sig till vida kretsar, bidraga till ökad lifaktighet inom skilda industrigrenar samt bereda arbetsförtjenst och sjömannautbildning åt ett större antal af vår för detta yrke synnerligen dugliga kustbefolkning, af hvilken många nu öfvergifva fosterlandet och taga hyra på andra nationers fartyg.

Men innan förhållandena hunnit stadga sig så, att icke blott stegrad utan framför allt regelbunden efterfrågan efter detta slags fartyg kan med säkerhet motses, drista våra inhemska verkstäder säkerligen ej att ikläda sig den stora risk, som en plötslig och omfattande utvidgning eller omgestaltning af deras verksamhetsfält vållar, och för närvarande äro de ingalunda i stånd att tillgodose ett så väsentligt ökad behof af transportmedel. Detta måste således till en början fyllas från utlandet; men de nyligen åsatta tullsatserna, hvilka fördyra all hithörande materiel, måste förlama företagsamheten i sådan rigtning. Då emellertid sträfvandena att allsidigt främja den inhemska produktionen och bereda vårt lands inbyggare ökad arbetsförtjenst icke tillåta, att ifrågasvarande tull åter borttages, samt då de utredningar, hvartill Riksdagens förberörda underdåniga skrifvelse gifvit anledning, icke ännu underkastats Kongl. Maj:ts slutliga pröfning, så torde det vara för tidigt att nu härutinnan framlägga något bestämdt formuleradt förslag. Anmärkas må likväl, att den mest betryggande och för staten minst betungande utvägen till rederinäringens hjälp och understöd synes mig vara att medelst så kallade seglationspremier uppmuntra sjöfarten på utlandet, möjligen med undantag af länderna kring Östersjön.

Innan denna synnerligen behjertansvärda fråga kan hinna varda på ett tillfredsställande sätt ordnad, bör det dock vara Riksdagens pligt och nationen värdigt att tillse, huru vida icke, oberoende af ofvan åsyftade, mera omfattande åtgärder, fullgoda skäl förefinnas att lemna statssubvention åt det eller de rederier, som vore benägna att upprätthålla regelbunden förbindelse mellan svenska och transatlantiska hamnar. Dymedelst skulle nemligen industrien, handeln och näringarne samtidigt främjas, samt nya marknadsplatser öppnas för våra exportvaror, som dit vunne vida snabbare och billigare befordran än för närvarande är möjlig, då mellan hinder för omlastning i nordsjöhamnar måste anlitas, och den ojemförligt största fraktinkomsten tillfaller utländska rederier. Denna väg hafva flera främmande land, t. ex. Norge, Tyskland, Frankrike och England, redan inslagit samt funnit med sin fördel förenligt

att dermed fortfara. Att sådana samfärdsleder skola kunna utan det allmännas mellankomst bringas till stånd, är näppeligen tänkbart, all-denstund desamma, åtminstone under första åren af sin tillvaro och innan de hinna blifva upparbetade, i de allra flesta fall medföra känbar förlust i stället för skälig ränta på de stora kapital, fartygens inköp och utrustande medfört. Bland de trader, som äro särskildt förtjente att härvid komma i åtanke, har Sveriges allmänna exportförenings styrelse i underdånig skrifvelse af den 4 dennes framhållit en till Buenos Ayres och närliggande platser samt på grund af verkställda ekonomiska utredningar anført, att för densammas upprätthållande kräfves ett förslagsanslag af högst 200,000 kronor årligen under 3 år, för att deraf utbetala subvention åt det ångfartygsrederi, som vore sinnadt härom gå i författning. Beträffande summans storlek må i förbigående erinras, att ett lika stort understöd i Norge anslagits åt linien Bergen—Stavanger—New-York.

Oaktadt jag är lifligt öfvertygad om fördelarne för vårt land af flera liknande transatlantiska ångbåtstrader, torde dock af flera skäl lämpligt vara att till en början ifrågasätta statssubvention endast åt en, och tillåter jag mig, med stöd af hvad ofvan anförts, härmed hemställa,

att till Kongl. Maj:ts förfogande ställes ett förslagsanslag af 200,000 kronor årligen under en tid af 3 år, för åvägabringande af regelbunden ångbåtsförbindelse hvarannan månad mellan svenska hamnar och LaPlata-floden i Syd-Amerika, medelst tvenne, inhemskt rederi tillhöriga, ändamålsenliga ångare af åtminstone 2,000 tons lastdryghet samt under de närmare vilkor i öfrigt, som Kongl. Maj:t kan pröfva nödigt bestämma.

Om remiss till statsutskottet får jag slutligen vördsamt anhålla.

Stockholm den 25 januari 1890.

J. Kerfstedt.