

N:o 31.

Af herr **Rettig**, *angående skrifvelse till Konungen i fråga om åtgärder till främjande af svenska alsters afsättning i utlandet och till höjande af den svenska sjöfartsnäringen.*

Under det att regering och Riksdag under en lång följd af år på mångahanda sätt direkt och indirekt understödt och omhuldat landtbruksnäringen och särskildt sökt genom tullar gynna denna näring och den inhemska industrien, har vår utrikes handel och den deraf beroende sjöfartsnäringen lemnats så godt som obeaktade. Utom anslaget till befrämjande i allmänhet af handel och sjöfart, 11,500 kronor, äro till främjande af vår export å riksstaten uppförda endast två anslag af tillhoppa 25,000 kronor, eller 15,000 kronor till främjande i allmänhet af svenska alsters afsättning i utlandet och 10,000 kronor till handelsstipendier, i förhållande till ändamålets vikt minima belopp. Och för sjöfartsnäringens främjande finnas utom förstnämnda anslag icke, så vidt jag vet, några medel anvisade. Den har tvärtom, i motsats till alla andra transportmedel, anlitats såsom en skatteälla, och detta i mycket hög grad.

Så hvila på den svenska utrikes sjöfarten, förutom kostnaderna för skeppsmätning, kostnader, som i intet annat land drabba sjöfartsnäringen, konsulatafgifter, lastpenningar, lotspenningar, fyr- och båkafter, tonafgifter till sjömanshusen samt hamnafgifter för fartyg och grundpenningar. Och alla dessa afgifter utgå efter fartygets hela tontal — lotspenningar beräknas dock äfven efter den lotsade vägens längd — och i regel utan hänsyn till den omfattning, hvari detta tontal för handelsoperation tages i anspråk och alltså utan hänsyn till fartygets förmåga att erlægga afgifterna. Konsulatafgiften utgår visserligen endast, om fartyget till större eller mindre del lossar eller lastar eller både lossar och lastar. Angående lastpenningarna gäller (tulltaxeunderrättelserna § 4) dock, att fartyg, som under samma år gör flera resor mellan Sverige och utrikes ort, erlägger vid förnyadt inkommande denna afgift endast, när fartyget innehar last och större eller mindre del deraf lossar; att dervid såsom

barlastade anses fartyg, hvilkas last understiger en tiondedel af drägtigheten, och att från afgifter befrias, bland andra, barlastade fartyg och fartyg, som på resa mellan utrikes orter, i svensk hamn lossar eller lastar varor till högst fjerdedelen af fartygets lastdrägtighet. Och enligt vissa grundpenningtaxor (kongl. bref den 11 oktober 1895 m. fl.) åtnjutes afgiftsbefrielse eller utgår en lägre afgift, om fartyget icke är lastadt öfver en viss myckenhet.

Men i öfrigt är regel, att afgifterna utgå oberoende af huruvida fartyget innehar någon last alls eller är mer eller mindre lastadt.

Det är visserligen sant, att af dessa afgifter alla de, som erläggas i svenska hamnar, äfven drabba utländska fartyg, men detta gör icke förhållandet för den svenska sjöfarten mindre tryckande.

Redan i de yttranden, som med anledning af Riksdagens skrifvelse den 14 maj 1888, angående undersökning af den svenska sjöfartsnäringsens tillstånd, afgåfvos till kommerskollegium, betonades, att svenska fartyg vore i flera hänseenden mera betungade af afgifter och pålagor än andra nationers. Detta förhållande har sedan dess blifvit än mera accentueradt derigenom, att *dels* numera allt mer och mer användes större, lastdrygare ångfartyg, hvilka kunna göra tätare resor än segelfartyg och dervid få, med någon modifikation, hvarje gång oberoende af lastens myckenhet erlægga afgifter för sitt stora tontal, *dels* fartygsafgifterna i vårt grannland Danmark blifvit i sammanhang med frihamnens i Köpenhamn öppnande betydligt nedsatta, *dels* ock vissa afgifter såväl der som i några tyska hamnar och äfven i Frankrike numera beräknas efter lossad och lastad tonnage.

Den med anledning af Riksdagens berörda skrifvelse tillsatta sjöfartsnäringskomitén föreslog på sin tid åtskilliga åtgärder till den svenska sjöfartsnäringsens höjande, men om också åtskilliga af komiténs framställningar, såsom angående kostnaderna för sjöfolks hemförskaffning m. fl., ledt till afsedt resultat, sväfvar dock flertalet deraf ännu oafgjordt. Så är fallet med skeppsmätningkostnadernas gäldande af staten. Så med de lindringar i konsulatafgifternas erläggande, komitén föreslog, i hvilket afseende ifrågasattes, bland annat, befrielse från afgifter såväl för en, visst tontal öfverskjutande drägtighet, som äfven om fartyget i en hamn lossade eller lastade blott en viss mindre quantitet, en tiondedel af drägtigheten. Frågan om lastpenningarnas afskaffande eller användande till sjöfartspremier enligt komiténs förslag bidar också sin lösning, liksom hela spørsmålet om dylika premier m. m.

I sammanhang härmed står ett annat förhållande, hvarpå jag nu vill rigta uppmärksamheten. Redan sjöfartsnäringskomitén betonade, att

inom den större transoceaniska fraktfarten den svenska handelsflottan förlorat den betydelse, den en gång egt. Statistiken bekräftar detta allt fortfarande. Under det att numera med allt större magt nödvändigheten för de gamla kulturländerna att uppsöka de transmarina afsättningsfälten gör sig gällande, besörjes vår utförsel till dessa liksom vår import af så kallade kolonialvaror från desamma till öfvervägande grad af främmande länder.

Sveriges *direkta sjöfartsförbindelser* med främmande länder äro nemligen till allra största delen begränsade till Nordsjö- och Östersjöländer, i fart på hvilka 1895 intjentes omkring 90 procent af i utrikes fart gående svenska fartygs bruttofrakter, medan blott mellan 6 och 7 procent deraf belöpte sig på fart å utomeuropeiska länder. Alldeles öfvervägande var dock vår direkta utrikes sjöfart rigtad på Danmark, Tyskland samt Storbritannien och Irland med 70,5 procent af bruttofrakterna och med 12,690 fartyg om 3,350,630 ton af 14,843 fartyg om 4,310,431 ton.

Förhållandet blir icke gynnsammare, utan framträder i skarpare belysning, om den *direkta utrikes varuomsättningen* tages i betraktande.

Denna omsättning, hvaraf värdet år 1896 steg till 698,598,000 kronor, besörjdes endast till 46,36 procent med svenska fartyg, men (förutom landvägen) till 50,71 procent af norska och andra utländska fartyg, och dessa tal hänvisa på en relativ tillbakagång i användandet för vår handel af svenska fartyg i jämförelse med utländska fartygs användande, i det att vår varuomsättning besörjdes 1886 till 48,98 procent af svenska fartyg och kunde 1878 framvisa en större procent, eller 49,76, för de svenska fartygen än för de utländska fartygen.

Af Sveriges samfälda varuförsel till och från utlandet upptogo 1896 de nämnda tre länderna, Danmark, Tyskland samt Storbritannien och Irland, öfver 70,5 procent eller varor för inemot 492 $\frac{1}{2}$ millioner kronors värde. Statistiken upplyser visserligen icke i regel, huru mycket häraf, som faktiskt bör räknas såsom handel på dessa länder, men en blick på varuslagen gifver klarligen vid handen, att en mycket stor del deraf endast transiterat desamma. Ett talande exempel utgör artikeln kaffe, landets näst största importartikel, hvaraf inkom 1896 för öfver 26,700,000 kronors värde. Deraf belöpte sig på de nämnda länderna 21,800,000 och på andra europeiska länder resten, utom ett värde af 67 kronor eller 49 kg., det enda, som upptages såsom direkt inkommet från land, der kaffeplantan växer.

Icke nog med, att vi redan till följd af vårt aflägsna läge ega sämre förutsättningar för seger i täflingskampen om de transmarina

marknadsfälten, vår ställning förvärras således än ytterligare deraf, att vår omsättning med transoceanaländer icke sker direkt, ett förhållande, som drager med sig stora faux-frais, de der sluka en allt för betydande del af vinsten. Ty omlastningen i det europeiska trafikcentrum — London, Hamburg, Antwerpen m. m. — medför icke blott i regel högre fraktkostnader, deraf vållas äfven uppehåll, osäkerhet i leveransers fullgörande, fara för skada å godset vid omlastningen, svårkontrollerade uppmätningar, magasinerings- och andra kostnader, allt olägenheter, som ställa våra affärsmän i sämre läge än deras konkurrenter i land, som ega direkta förbindelser med transmarinaländer.

Tager man så i betraktande, hurusom vi sjelfva tynga ned de krafter, vi kunna föra fram i täffingsstriden, med våra ofvan omförmälda dryga sjöfartsafgifter, och att våra konkurrenter, åtminstone Danmark och Tyskland, ega institutioner, särskildt egnade att främja och lätta exporthandeln och den deraf arbetande industrien, medan åter våra affärsmän undanhållas dessa institutioner, då må det icke heller förvåna någon, att vår handel och vår sjöfart och den industri, som arbetar för export, icke nått den utveckling, den under gynsamare förhållanden kunde vinna. Och allt detta under det att vårt eget intresse borde bjuda oss att bereda våra affärsmän å deras aflägsna operationsbas bättre, men icke sämre vilkor än deras konkurrenter.

Redan det anförda synes mig gifva fog för att rigta Riksdagens uppmärksamhet å förevarande angelägenheter.

Åtskilliga åtgärder till höjande af vår exportindustri, vår handel och sjöfart hafva sedan länge inom de praktiska näringsidkarnes kretsar ansetts angelägna. Redan 1882 uppställdes från deras sida frågan om frilager på dagordningen i Sverige, och frihamnsfrågan berördes såsom en framtidshägring redan af den sagda år tillsatta komitén. Efter vaxlande, men alltid olycksdigra, öden hade dock frågan vid 1894 års riksdag vunnit terräng, och Riksdagen begärde då utredning, dels om och under hvilka vilkor frilagersinstitutionen lämpligen skulle kunna utan uppoffringar för statsverket här i landet införas samt derefter till Riksdagen inkomma med förslag till de lagstiftningsåtgärder, hvartill utredningen kunde gifva anledning, dels rörande möjligheten och lämpligheten af frihamnsanläggningar i Sverige. Den i anledning häraf tillsatta komitén afgaf redan i juni månad 1895 sitt betänkande med förslag till författningar i ärendet, men oaktadt det lifliga intresse, hvarmed frågorna omfattats i de större affärssamhällena, har Riksdagen ännu icke fått behandla saken.

Såsom förutsättning för att afsevärdt gagn skulle vinnas af fri-

hamn, framställde sistberörda komité, efter tillstyrkande af de lokala frihamnskomitéerna i Stockholm, Göteborg och Malmö, angelägenheten deraf, att sjöfartsavgälderna icke blott gjordes så lindriga som möjligt, utan ock, hvad fyr- och båkafigifter och hamnafigifter för fartyg beträffade, antingen bestämdes att utgå efter lossadt och lastadt tonnage eller ock omfördes till varuafigifter. I sitt yttrande öfver komiténs förslag framhöllo embetsverken också, att, för såvidt, på sätt komitéen ansett, frihamnsinstitutionen skulle vara betingad af de nuvarande fartygsavgäldernas afskaffande, nedsättning eller utgörande efter andra än för närvarande gällande grunder, det torde vara nödigt, att, innan allmänna bestämmelser meddelades rörande frihamns inrättande, visshet blefve vunen i hvad mån några sådana förändringar i afseende å dessa avgälder, som nyss antydts, kunde lämpligen genomföras.

Men utom att man sålunda sträfvat till att, genom införande af frilagers- och frihamnsinstitutionerna och hvad deraf skulle följa, åstadkomma bättre vilkor för vår exportindustri och framkallande af direkta förbindelser med transmarina länder, har man i särskilda fall sökt partielt nå målet. Så gjordes för ett utländskt rederi förlidet år framställning om sjöfartsavgifternas beräkning efter lossadt och lastadt tonnage för två direkta sydamerikanska linier, men efter det kommerskollegium, framhållande önskvärdheten af en utredning i fråga om lämpligheten af en dylik beräkningsgrund, afstyrkt ett undantag från regeln i detta särskilda fall, under hänvisande i stället på subvention åt svensk linie, afslogs framställningen. En liknande framställning, afseende ångbåtstrade Köpenhamns frihamn—Göteborg—Ostasien, är ännu oafgjord. Dessa båda för utländska rederier gjorda försök att hjälpa oss från omlastningstvånget innebära åtminstone en mycket stark uppfordran till våra inhemska rederier att genom sammanslutningar af deras kapital taga saken i sin egen hand, dervid de borde kunna påräkna både direkt och indirekt understöd af statsmagterna, då handeln och exportindustrien oafvisligen kräfva direkta transmarina förbindelser för att kunna erhålla skäligt utbyte.

Hvilka åtgärder, som nu enligt min mening lämpligast böra vidtagas för att råda bot mot de ogynsamma vilkor, hvarunder vår utrikes handel och vår sjöfart arbeta, derom har jag ofvan redan gifvit någon antydan. De kunna afse nedsättande eller afskaffande af vissa sjöfartsavgifter, som icke äro absolut nödiga för de ändamål, för hvilka de nu må vara afsedda; hvarvid bör tagas i öfvervägande, om icke t. ex. fyr- och båkafigiften må kunna afskaffas och utbytas mot ett fast anslag i riksstaten, på sätt nyligen skett i Danmark. Man kan ifrågasätta förändrade grunder för beräkning af de sjöfartsavgifter, som måste kvarstå, dervid

lämpligheten af deras utgående helt eller delvis efter lossad och lastad tonnage bör komma i betraktande, och i detta afseende lära böra öfvervägas, om afgiften icke kunde utgå i en fallande skala, allt efter som fartyget lossade eller lastade full last eller last, motsvarande hälften, fjerdedelen eller tiondedelen af dess drägtighet. I samband härmed borde förebibras utredning om behofvet af sjöfartsafgifternas reglering med hänsyn till frilagers- och frihamnsinstitutionernas införande, hvilka frågor af komitén stälts i samband. Vidare borde undersökas lämpligheten af vissa sjöfartsafgifternas användande, på sätt äfven föreslagits, direkt till den svenska sjöfartens fromma, i form af sjöfartspremier, subvention eller för restituerande af afgifter, som svenska i likhet med utländska fartyg skulle hafva att erlägga. Och äfven borde utredas, huruvida icke från statens sida kunde vidtagas kraftigare åtgärder för främjande af afsättningen utrikes af svenska alster, särskildt om därför anlätades svenskt lastrum, vidare lämpligheten af låneunderstöd åt rederier eller svenska handelshus i utlandet för förmedlande af afsättningen af svenska varor m. m.

Hvad jag nu i den största korthet antydt gifver emellertid vid handen, att till höjande af vår utrikes handel och sjöfart erbjuda sig många skiftande utvägar, som beröra olika lagstiftnings- och förvaltningsområden och af hvilka en del beror af Kongl. Maj:t ensam, en del åter äfven af Riksdagens eller Kongl. Maj:ts och Riksdagens sammanstående beslut. Men för att saken må kunna planmessigt och syftesenligt utföras till förmån för *både* handeln och sjöfarten, kräfver den en omfattande utredning, för hvilken böra tagas i anspråk icke blott embetsmannabildning, utan ock hufvudsakligen praktisk erfarenhet om näringsarnas vilkor.

Jag hemställer alltså,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta utreda hvilka åtgärder, som må kunna och böra vidtagas såväl till främjande af afsättningen i utlandet af svenska alster som till höjande af den svenska sjöfartsnäringen, särskildt för åstadkommande af direkta sjöfartsförbindelser med svenska fartyg mellan Sverige och transmarina länder, samt derefter vidtaga eller till Riksdagen afgifva förslag om vidtagande af de åtgärder, hvartill utredningen må kunna gifva anledning.

Stockholm den 28 januari 1898.

John Rettig.