

Nr 269.

Av herr **Thore**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående beredande efter krigets slut av fri tillgång till »bunkers» för svenska fartyg i oceantrafik.

Bland de vedervärdigheter, som under rådande världskrig den svenska ång- och motorbåtsflottan vid uppehållande av utrikes trafiken har att kämpa med, utgör svårigheten att erhålla bränsle — kol och brännolja — för maskinens drift en bland de mest framträdande. Vid åtskilliga tillfällen ha de krigförande makterna — och det är ju hos dessa som naturtillgångarna av nämnda förnödenhetsartiklar huvudsakligen äro att söka — lagt betydande hinder för de neutrala nationernas fartyg att förnya sina kol- och brännoljeförråd, varigenom resans fortsättande ofta omöjliggjorts. Bränslet för fartygets drift har blivit ett medel bland flera andra att utöva tryck på den neutrala sjöfarten för att mer och mer bringa den i beroende av de krigförande. I fråga om den i allmän fart sysselsatta neutrala handelsflottan ha tydligen England och Amerika, som besitta det övervägande antalet av kolstationer utefter världshavens trafikvägar, ett dominerande inflytande. Inom Östersjön är det däremot Tyskland, som dikterar villkoren för fartygens förseende med kolbränsle.

Före kriget voro de utefter fastlandens kuster och å öarna i världshaven till mer än ett hundratal strödda kolningsstationer, utan några som helst restriktioner eller olikheter i behandlingssättet gent emot kunderna, tillgängliga för alla nationers fartyg. Man kan säga, att dessa anhaltspunkter, där fartygen kunde förnya sina förråd, så att säga hämta förnyad kraft att bringa laddningen till den slutliga hamnen, genom denna sin i viss mån internationella karaktär haft en utomordentlig betydelse för befrämjande av världshandeln. En skarp tävlan har ägt rum mellan de olika

stationerna för att kunna erbjuda den förbipasserande trafiken de största förmånerna i form av billigaste pris och snabb expedition. Och över huvud har genom konkurrensen sinsemellan samt frånvaron av tullskrankor och andra handelsrestriktioner å de för sjöfartens behov inom nämnda friområden magasinerade förbruksartiklar handelns frihet här uppnått sin högsta potens.

Det torde för en var, som följt med krigets inflytande på den internationella samfärdseln, vara bekant, att kolningsstationerna ej längre utgöra de fordom fria handelsområdena. Även här ha restriktioner i fråga om utlämnande av förnödenhetsartiklar gjort sig gällande, som kännbart träffat icke minst den svenska sjöfarten. Steg för steg, på grund av det nödtvång som kriget skapat, har det förut restriktionsfria utlämnandet av varor ersatts med klausuler, som bestämma olika behandlingssätt för olika nationers fartyg och för olika fartyg tillhörande samma nation. Ja, så långt har det gått, att kolningshamnarna, i stället för att tillföra fartygen ökad impuls till resans fortsättande, i många fall blivit fångsel, där skeppen hållas kvar.

Arten av den kontroll, som man från krigförande makters sida anser sig kunna föreskriva för den neutrala sjöfartens förseende med förnödenheter, framgår ur nedan nämnda utdrag av de nyligen utfärdade amerikanska »bunkers»-föreskrifterna. (Det må anmärkas, att »bunkers» innefattar kol, koks, olja, petroleum, gasolin, fartygsutrustning och proviant.)

»För neutrala fartyg gäller, att de, som disponera, äga, befrakta eller kontrollera vederbörande fartyg, till Förenta Staternas krigshandelsdepartement böra insända namnuppgift på alla de fartyg, som de förfoga över, samt å fartygens befälhavare och alla förändringar, som från tid till annan kunna inträffa i fråga om fartygen och deras befälhavare.

Intet fartyg får bortfraktas till tysk eller med Tyskland allierad makts undersäte, ej heller till någon person eller firma, som icke godkännes av krigshandelsdepartementet. Intet fartyg får upprätthålla förbindelse med eller destination till fientlig hamn, får ej bistå något fartyg, som går i fiendens intresse.

Varje fartyg i fart på Förenta Staterna, vilket går till eller från Sverige, Norge, Danmark, Holland eller Spanien, skall för inspektion anlöpna hamn, som bestämmes av Förenta Staterna. Intet fartyg får från hamn utanför Förenta Staterna till någon europeisk hamn föra last, som ej på förhand blivit godkänd av den »interallierade befraktningskommissionen». Det får icke föra last från Sverige, Norge etc., såvida ej lasten åtföljes av bevis att den icke är av fientligt ursprung.

Redare eller befraktare måste på anmodan av krigshandelsdepartementet från tjänsten skilja befälhavaren eller övrigt befäl och manskap.

Intet fartyg får göra en resa eller bortfraktas utan föregående samtycke av krigshandelsdepartementet eller den allierade befraktningskommissionen. det får ej föra last konsignerad till eller skeppad av någon, med vilken Förenta Staternas medborgare enligt lag äro förbjudna att underhålla affärsförbindelser, och icke till eller från europeisk hamn föra last, som är konsignerad till eller skeppad av någon, med vilken de allierades undersåtar äro förbjudna att ha affärer.

Intet fartyg får köpas eller säljas utan föregående medgivande av ovan nämnda myndigheter, intet fartyg uppläggas i någon hamn utan samma myndigheters samtycke.

Alla bunkers, som mottagas ombord, få användas endast av vederbörande fartyg och intet lossas i annan hamn eller överförs till annat fartyg. Råppport innehållande vissa specificerade uppgifter skall avgivas till krigshandelsdepartementet för varje månad för fartyg, som träffas av bunkerbestämmelserna.

I förbindelse med ovan nämnda bestämmelser förklarar krigshandelsdepartementet särskilt, att från och med den 2 februari är det nödvändigt, att varje redare eller tidsbefraktare av neutrala fartyg undertecknar det avtal, som förpliktar dem att följa de refererade reglerna, samt sänder departementet fullständiga upplysningar om alla deras övriga fartyg.»

Tydligen föreligger, genom de här ovan åberopade föreskrifterna, ett klavbindande av den neutrala sjöfarten, som hindrar denna sjöfart att utnyttjas på ett sätt, som för det ifrågavarande neutrala landet är förmånligast. Restriktionerna och kontrollen äro faktiskt av den art, att, om de i fortsättningen skola bli gällande, en neutral sjöfart på amerikanska hamnar eller berörande de kolstationer, som dirigeras från Förenta Staterna, faktiskt omöjliggöres.

Nu är att förmoda, att den återgång till äldre tiders rättslöshet till sjöss, en återgång, som man före kriget ansåg vara helt och hållet utesluten, skall upphöra i och med det kriget slutat. Åtminstone betygas, och kanske mest högljutt från de läger, där den maritima rättslösheten tagit de mest groteska former, en allvarlig önskan att vid fredsslutet återställa havens frihet. Det genom kriget skapade nödläget är emellertid ej upphävt därigenom, att världsfreden kommer till stånd. Kvar står behovet för varje land att ersätta sina tömda förråd. Kvar står även oviljan och animositeten mot de hittillsvarande neutrala, som under kriget förmenas ha betingat sig fördelar på de stridandes bekostnad. Och att ransonerings- och kontrollföreskrifter gent emot dessa neutrala vid utlämnande av förnödenheter, dels på grund av den allmänna bristen på varor och transportmedel, dels förorsakad av den nyss nämnda animositeten, även i fortsättningen komma att tillämpas, kan man taga för givet.

Vad nu speciellt angår den neutrala, vi mena i första hand den svenska oceangående sjöfartens förseende med »bunkers», så måste det vara tydligt för en var, att en efter kriget fortsatt restriktion på denna för vår sjöfart oundgängliga nödvändighetsvara, även om en sådan restriktion tillämpas i långt mildare grad än vad för närvarande är fallet, måste bli ödesdiger. Efter alla tecken att döma går det svenska fartygstonnaget en ytterligare decimering till mötes. Skall härtill komma, att våra fartyg efter krigets slut genom restriktioner, kontroll av ägarnes affärsförbindelser med mera eller genom att debiteras högre avgifter för bunkers, hindras i trafiken eller bli utsatta för en illojal konkurrens, då torde snart viktiga svenska sjöförbindelser över världshaven få inställas.

Spörsmålet, som här framdragits, är av den viktiga beskaffenhet, att det oundgängligen kräver statsmakternas uppmärksamhet. Allaredan nu bör man tänka sig in i den situation, som uppstår vid krigets slut; man måste planera för fredsberedskapen. De åtgärder, som kunna ifrågakomma för att bereda det svenska fartygstonnaget en möjligast gynnsam behandling å de viktigare stationerna för intagning av bunkers, höra dels till det handelspolitiska området, dels kan man tänka sig åtgärder av mera rent ekonomisk art.

Till de senare skulle jag vilja räkna åtgärder, från inhemska rederiernas sida eller från svenska rederier i förening med andra skandinaviska rederier samt under samverkan och bistånd från export- och importfirmor eller sammanslutningar av sådana firmor i Sverige eller Skandinavien, samt likaledes med stöd av respektive regeringar, för anordnande av depåer för »bunkers» å vissa viktiga kolningsstationer utefter världshavens allmänna trafikvägar, exempelvis vid Suezkanalrouten, Panama-kanalen, i Las Palmas, Brasilien och W. Indien.

Handelspolitiska åtgärder, som kunna ifrågasättas för uppnående av ovannämnt syfte, måste gå ut på att den svenska regeringen låter sig angeläget vara att snarast möjligt och i varje fall, då frågan om konkreta åtgärder för återställande av havens frihet vid fredslutet blir aktuell, på diplomatisk väg söka befrämja spörsmålet om kolningsstationernas, vid utlämnande av bunkers åt de sjöfarande, förut påpekade restriktionsfria och internationella karaktär.

På grund varav jag vördsamt får anhålla,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för

att vid krigets slut söka bereda svenska fartyg, sysselsätta i oceantrafik, möjlighet att, fria från för dessa fartyg särskilt betungande villkor, intaga »bunkers» å de viktigaste kolningsstationerna.

Stockholm den 1 februari 1918.

Alex. Thore.
