

Nr 94.

Av herr **Thore m. fl.**, om överförande till rederilånefonden av ett i statsverkspropositionen såsom inkomst upptaget belopp härrörande från överskott i statens krigsförsäkringsverksamhet.

I tilläggsstat till riksstaten för år 1921 ingår på inkomstsidan ett belopp av 20 milj. kronor, vilket, tillsammans med en del andra poster, är avsett att intill en siffra av 70 milj. kronor täcka den till kristidskommissionernas verksamhet beviljade krediten. Nämnda 20 milj. kronor härröra från ett överskott i statens krigsförsäkringsverksamhet under kriget. Enligt meddelande från krigsförsäkringskommissionen skulle detta överskott, vilket uppkommit däri genom, att den svenska sjöfartsnäringen under kriget fått erlægga högre assurancespremier vid sina fartygsförsäkringar än som svaret mot riskerna, komma att något överstiga 20 milj. kronor; det uppgives med ett belopp av 5 till 10 milj. kronor. Underskott i den statliga kommissionsverksamheten har som bekant uppstått i främsta rummet på bränslekommissionens, men i någon mån även på industrikommissionens rörelse.

Det i statsverkspropositionen ifrågasatta disponerandet av krigsförsäkringskommissionens överskott har väckt stark misstämning hos sjöfartsidkarna överallt i landet. Man hade här med säkerhet gjort sig räkning på att eventuella överskottsmedel i fartygsförsäkringsverksamheten i en eller annan form skulle kommit sjöfarten och de sjöfarande till godo. Bland olika förslag för överskottsmedlens användning som framkommit är man inom sjöfartsidkarnas led överallt ense om att huvuddelen av dessa medel borde gå till en förstärkning av *rederilånefonden*.

Den svenska handelsflottan fick under krigsåren vidkännas högst avsevärda förluster. Dessa hade till följd att den under åren före krigsutbrottet jämna stegringen i landets fartygstonnage avbröts och att i

stället en tillbakagång inträdde. Minskningen i fartygstonnaget fortsatte jämväl under en tid efter krigets upphörande; detta med anledning av de många förolyckningarna genom minsprängningar. Först under loppet av år 1919 kan man påvisa en tillväxt i handelsflottans storlek. Både absolut och ännu mera relativt i förhållande till världshandelsflottan i sin helhet ha vi emellertid icke upphunnit den position som Sverige hade före kriget.

I följande tabell lämnas några siffror utvisande den svenska handelsflottans förändring under åren 1914—1920. Det må anmärkas, att siffrorna efter år 1918 endast äro preliminära, då någon fullt exakt statistik för de tvenne senare åren icke föreligger. Rörande handelsflottans utveckling under åren före världskriget hänvisas till en år 1918 i riksdagens andra kammare väckt motion nr 125, varest uppgifter i nämnda hänseende förekommer.

Storleken av handelsflottans bruttotonnage vid början av nedan-nämnda år:

Å r	Ångfartyg	Motorfartyg	Segelfartyg	Summa
1914	1,015,762	10,475	178,057	1,204,294
1915	1,047,107	22,432	178,146	1,247,685
1916	957,790	27,009	161,650	1,146,449
1917	923,989	31,061	154,279	1,109,329
1918	873,050	38,608	146,046	1,057,704
1919	836,564	57,696	141,396	1,035,656
1920	882,319	97,705	116,444	1,096,468
1920 ^{1/11}	945,001	122,727	115,251	1,182,979

Ifråga om övriga länders handelsflottor må endast påvisas, att Storbritannien genom sitt intensivt bedrivna fartygsbygge mer än ersatt sina förluster under kriget; att Amerikas Förenta Stater likaledes genom ett forcerat byggande av fartyg mångdubblat sin handelsflotta, då jämförelse göres med dennas storlek före utbrottet av världskriget; och att slutligen Norge under år 1920 ökat sin handelsflotta med cirka 400,000 bruttotonnage och att för det sistnämnda landets räkning vid årsskiftet ej mindre än 350,000 bruttotonnage voro under byggnad enbart i England. Världstonnaget är nu väsentligt större än det var vid världs-

krigets början, men vårt lands proportionella andel befinner sig i sjunkande.

Nybyggnadsverksamheten inom riket av svenska ång- och motorfartyg framgår av följande siffror: 1914—8,077 nett.-ton, 1915—7,165 nett.-ton, 1916—13,723 nett.-ton, 1917—13,078 nett.-ton, 1918—25,825 nett.-ton, 1919—35,513 nett.-ton = 51,594 br.-ton, 1920 t. o. m. $\frac{1}{12}$ —41,873 br.-ton. Enligt Lloyds registers statistik skulle vid slutet av december-kvartalet 1920 för svensk räkning vara under byggnad 158,000 br.-ton, därav 122,600 ton inom landet.

Under krigsåren blev man överallt hos vårt folk såsom aldrig tillföre uppmärksam på nödvändigheten för landet att äga en stark handelsflotta. Avbrottet i våra sjöförbindelser visade sig ha ett nära nog ödeläggande inflytande på landets näringsliv, och varje återknytande av förbindelserna över havet, vilket under krigsåren så gott som uteslutande måste ske med svenska fartyg, åstadkom omedelbart en lättnad i näringsförhållandena inom landet.

Den aktuella frågan att så skyndsamt som möjligt ersätta de under kriget gjorda fartygsförlusterna samt bevara åt landet den rangplats på sjöfartsområdet, som det dittills ägt, föranledde ett antal ledamöter i riksdagens andra kammare att till 1918 års riksdag i en motion nr 125 hemställa, »att riksdagen, under anhållan att K. Maj:t måtte skyndsamt låta verkställa utredning angående åtgärder till befordrande av den svenska handelsflottans ökning, ville besluta vidtaga en höjning av rederilånefonden till 30 milj. kronor». Den motivering som anfördes för denna hemställan är till sina väsentliga delar lika aktuell i dag som för tre år sedan. Vi hänvisa därför till nämnda motion, då vi nu gå att framställa ett yrkande av ungefär enahanda beskaffenhet.

Riksdagens beslut i ärendet, som gick i överensstämmelse med statsutskottets utlåtande, innehöll en begäran, att K. Maj:t snarast möjligt ville låta verkställa utredning angående behovet av och lämpligaste åtgärderna för utökning av den svenska handelsflottan, vid vilken utredning jämväl bör tagas i övervägande frågan om höjning av rederilånefonden samt om ändring av villkoren för lån från sagda fond.

Frågan om ökning av rederilånefonden har emellertid icke förelagts efterföljande års riksdagar.

Statens rederilånefond, nu uppgående till 17 milj. kronor, har sedan krigets slut varit synnerligen flitigt anlitad i syfte att genom lånemedel finansiera en del av det för svenska rederiers räkning anskaffade fartygstonnaget. De beviljade lånen ha emellertid, på grund

av fondens otillräcklighet, utgjort endast en bråkdel av de sökta lånebeloppen, vilket framgår av nedanstående uppgifter:

U n d e r t i d e n	Sökta lån	Beviljade lån
2:a halvåret 1918	21,228,000	2,050,000
1:a » 1919	7,473,500	645,000
2:a » 1919	28,631,000	1,990,000
1:a » 1920	25,325,000	1,240,000
2:a » 1920	30,580,000	Något belopp ännu ej beviljat.

De jämförelsevis ringa lånebelopp, som erhållits ur rederilånefonden, na, då särskild hänsyn togs till de höga anskaffningskostnaderna för fartyg, icke räckt synnerligen långt vid återuppbyggandet av den svenska handelsflottan. Rederierna ha härvidlag i främsta rummet fått lita till egna medel. Så länge goda fraktkonjunkture rådde, fanns utsikter att finansiera nyinköp och nybyggen, utan att rederilån i någon större utsträckning behövde anlitas. Den sedan några månader tillbaka inträffade våldsamma depressionen inom sjöfartsnäringen har emellertid gjort sjöfartens ställning synnerligen prekär, och en aktuell fara föreligger, att, sedan vinsterna på rederinäringen nedgått, ja rent av förbytts i förluster, anskaffningen av nya fartyg upphör och jämväl, på grund av rent ekonomiskt nödtvång, allaredan ingångna kontrakt om nybygge och inköp av fartyg hävas.

Då sålunda den svenska sjöfartsnäringen är i stort behov av rörelsemedel i och för finansiering av sina nybyggen och sina nybeställningar av fartyg, är en ökning av rederilånefonden synnerligen önskvärd. Medel till denna ökning böra lämpligen tagas från överskottet i krigsförsäkringskommissionens rörelse.

Motionärerna förutsätta givetvis, att ränteavkastningen av de medel, varmed rederilånefonden eventuellt kommer att ökas, tillfaller statsverket. Huruvida kapitalavbetalningen av de lån, som skulle komma att lämnas från den begärda utökningen av fonden, i likhet med vad som nu äger rum i fråga om avbetalningarna å lånen från den nuvarande rederilånefonden, skola tilläggas fonden eller om de böra inlevereras till statsverket, därom anse sig motionärerna nu icke kunna uttala någon mening.

Med anledning av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att det belopp, som stadsrådet och chefen för finansdepartementet överfört av överskottet i krigsförsäkringskommissionens verksamhet eller 20 miljoner kronor ej måtte ingå i budgeten utan i stället överföras till rederilånefonden.

Stockholm den 21 januari 1921.

Alex. Thore. Malte Sommelius. Edvard Lithander.

Bj. Holmgren. Edvin Leffler.

Per Pehrsson.
