

N:o 2.

Ank. till Riksd. kansli den 28 mars 1898, kl. 2 e. m.

*Första Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 1,
i anledning af väckt motion i fråga om åtgärder till
främjande af svenska alsters afsättning i utlandet och
till höjande af den svenska sjöfartsnäringen.*

I en till utskottet hänvisad motion (n:o 31) har herr *Rettig* fäst uppmärksamhet å angelägenheten af åtgärders vidtagande till höjande af vår utrikes handel och sjöfart, särskildt för åstadkommande af direkta sjöfartsförbindelser med svenska fartyg mellan Sverige och transmarina länder.

I sådant afseende anför motionären hufvudsakligen följande:

»Under det att regering och Riksdag under en lång följd af år på mångahanda sätt direkt och indirekt understött och omhuldat landbruksnäringen 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 skattekälla, och detta i mycket hög grad.»

Motionären framhåller dervid, att på den svenska utrikes sjöfarten hvilade — förutom kostnaderna för skeppsmätning — konsulatafgifter, lastpenningar, lotspenningar, fyr- och båkaavgifter, tonavgifter till sjömanshusen samt hamnavgifter för fartyg och grundpenningar, och att alla dessa avgifter utginge efter fartygets hela tontal, lotspenningar dock äfven efter den lotsade vägens längd, och i regel utan hänsyn till den omfattning, hvori detta tontal för handelsoperation toges i anspråk och alltså utan hänsyn till fartygets förmåga att erlägga avgifterna. Konsulatafgiften utginge visserligen endast, om fartyget till större eller mindre del lossade eller lastade eller både lossade och lastade, och angående lastpenningarna gälde, att fartyg, som under samma år gjorde flera resor mellan Sverige och utrikes ort, vid förnyadt inkommande erlade denna afgift endast, när fartyget innehade last och större eller mindre del deraf lossade, hvarvid såsom barlastade ansåges fartyg, hvilkas last understeg en tiondedel af dräktigheten, och från avgifter befriades, bland andra, fartyg, som på resa mellan utrikes orter i svensk hamn lossade eller lastade varor till högst fjerdedelen af fartygets lastdräktighet. Efter erinran äfven om bestämmelserna i vissa grundpenningtaxor, fortsätter motionären:

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

Det är visserligen sant, att af dessa avgifter 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 sjöfartsnärings tillstånd, afgåfvos till kommerskollegium, betonades, att svenska fartyg vore i flera hänseenden mera betungade af avgifter och pålagor än andra nationers. Detta förhållande har sedan dess blifvit än mera accentueradt derigenom, att *dels* numera allt mer och mer användas större, lastdrygare ångfartyg, hvilka kunna göra tätare resor än segelfartyg och dervid få, med någon modifikation, hvarje gång oberoende af lastens myckenhet erlägga avgifter för sitt stora tontal, *dels* fartygsavgifterna i vårt grannland Danmark blifvit i sammanhang med frihamnens i Köpenhamn öppnande betydligt nedsatta, *dels* ock vissa avgifter såväl der som i några tyska hamnar och äfven i Frankrike numera beräknas efter lossadt och lastadt tonnage.

Den med anledning af Riksdagens berörda skrifvelse tillsatta sjö-

fartsnäringskomitén 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 skeppsmätningenskostnadernas 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 kvantitet, en tiondedel af drägtigheten. Frågan om lastpenningarnas afskaffande eller användande till sjöfartspremier enligt komiténs förslag bidar också sin lösning, liksom hela spörsmålet 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.»

Efter framhållande i sådant afseende, med stöd af statistiska data, att Sveriges direkta sjöfartsförbindelser med främmande länder vore till allra största delen begränsade till Nordsjö- och Östersjöländer, hufvudsakligen Danmark, Tyskland samt Storbritannien, och att detta förhållande framträdde i skarpare belysning, om i betraktande toges den direkta utrikes varuomsättningen, fortfar motionären:

»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 transoceaniska länder 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, svärkontrollerade uppmätningar, magasinerings- och andra kostnader, allt olägenheter, som ställa våra affärsmän i sämre läge än deras konkurrenter i land, som ega direkta förbindelser med transmarina länder.

Tager man så i betraktande, hurusom vi sjelfva tynga ned de

krafter, vi kunna föra fram i täffingsstridén, med våra ofvan oförmälda dryga sjöfartsafgifter, och att våra konkurrenter, åtminstone Danmark och Tyskland, ega institutioner, särskildt egnade att främja och lätta exporthandeln och den derfor 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 gynsammare 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 syntes motionären gifva fog för att rigta Riksdagens uppmärksamhet å förevarande angelägenheter.

Åtskilliga åtgärder till höjande af vår exportindustri, vår handel och sjöfart hade, erinrar motionären, sedan länge inom de praktiska näringsidkarnes kretsar ansetts angelägna. Redan 1882 uppställes från deras sida frågan om frilager på dagordningen i Sverige, och frihamnsfrågan berördes såsom en framtidshägring redan af den sagda år tillsatta komitén. Efter vexlande, men alltid olycksdigra öden hade dock frågan vid 1894 års riksdag vunnit terräng, och Riksdagen begärde då, att Kongl. Maj:t måtte låta utreda, 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, äfvensom låta verkställa utredning rörande möjligheten och lämpligheten af frihamnsanläggningar i Sverige. Den i anledning häraf tillsatta komitén hade redan i juni månad 1895 afgifvit sitt betänkande med förslag till författningar i ärendet, men oaktadt det lifliga intresse, hvarmed frågorna omfattats i de större affärssamhällena, hade Riksdagen ännu icke fått behandla saken.

»Såsom förutsättning», fortfar motionären, »för att afsevärdt gagn skulle vinnas af frihamn, framstälde sistberörda komité, efter tillstyrkande af de lokala frihamnskomitéerna i Stockholm, Göteborg och Malmö, angelägenheten deraf, att sjöfartsumgålderna icke blott gjordes så lindriga som möjligt, utan ock, hvad fyr- och båkafgifter och hamnafgifter för fartyg beträffade, antingen bestämdes att utgå efter lossadt och lastadt tonnage eller ock omfördes till varuafgifter. I sitt yttrande öfver komiténs förslag framhöll embetsverken också, att, för så vidt, på sätt komitén ansett, frihamnsinstitutionen skulle vara betingad af de nuvarande fartygsumgåldernas afskaffande, nedsättning eller utgörande efter andra än för närvarande gällande grunder, det torde vara nödigt, att, innån allmänna bestämmelser meddelades rörande frihamns inrättande, vissnet blefve

vunnen, i hvad mån några sådana förändringar i afseende å dessa umgälder, som nyss antydts, kunde lämpligen genomföras.

Men utom att man sålunda sträfvat till att, genom införande af frilagets- 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 sjöfartsafgifternas 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 statsmagtarna, då handeln och exportindustrien oafvisligen kräfvat direkta transmarina förbindelser för att kunna erhålla skäligt utbyte.»

Motionären sammanfattar slutligen sin framställning på följande sätt:

»Hvilka åtgärder, som nu enligt min mening lämpligast böra vidtagas för att råda bot mot de ogynnsamma 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 sjöfartsafgifter, 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 båkafgiften 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 sjöfartsafgifter, som måste kvarstå, dervid lämpligheten af deras utgående helt eller delvis efter lossadt och lastadt 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 förebringas utredning om behovet af sjöfartsafgifternas reglering med hänsyn till frilagets- och frihamnsinstitutionernas införande, hvilka frågor af komitén stälts i samband. Vidare borde undersökas lämpligheten af vissa sjöfartsafgifters 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 syftes-enligt 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 närin-garnas vilkor.»

Motionären hemställer på grund häraf,

»att Riksdagen måtte i skrifvelse i 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.»

Utskottets
utredning.

Utskottet har funnit hvad motionären anført rörande förhållandet med vår sjöfartsnäring och direkta utrikes varuomsättning förtjena en noggrann uppmärksamhet. För att underlätta bedömandet af, hvilka åtgärder böra vidtagas till höjande af sjöfartsnäringen och till främjande af vår direkta handel på främmande länder, har utskottet funnit angeläget att först söka erhålla en på statistiska data grundad bild af dessa näringars nuvarande ställning och de förändringar, denna undergått under den senare tiden. För utskottet har det gifvetvis icke varit möjligt att i dessa afseenden erhålla den fullständiga utredning, som varit önskelig

och icke utan dels en omfattande hopsamling och bearbetning af ett mycket vidlyftigt statistiskt material, dels inhemtande af näringsidkares, redares och affärsmäns yttrande kan vinnas. Dock antager utskottet, att de uppgifter, utskottet här nedan sammanfört, skola vara egnade att åtminstone så mycket belysa saken, att deraf må framgå, om motiönären haft fog för att påkalla vidtagandet af åtgärder i det af honom angifna syftet.

De uppgifter rörande den svenska sjöfartsnäringen, utskottet nu går att meddela, ansluta sig i de flesta afseenden till den statistik, som den s. k. sjöfartsnäringskomitén i sitt den 12 september 1890 afgifna betänkande meddelat för tiden före år 1888, och äro i hufvudsak hemtade dels från den af det norske statistiske centralbureau år 1897 utgifna internationella sjöfartsstatistiken, dels ock från kommerskollegii i dagarne från trycket utkomna berättelse angående rikets sjöfart år 1896, hvarjemte i några fall uppgifter kunnat erhållas för år 1897.

Antalet och dräktigheten af svenska handelsflottans fartyg nedan nämnda år framgå af följande öfversigt:

Statistiska
uppgifter.

Sjöfarts-
näringen.

År:	Segelfartyg.		Ångfartyg.		Summa verkligt tontal.	Summa beräknadt tontal*.
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton. (Verkliga.)		
1875	3,573	424,042	664	83,007	507,049	673,063
1880	3,581	461,593	752	81,049	542,642	704,740
1885	3,090	406,910	878	110,151	517,061	737,363
1890	2,858	369,680	1,016	141,267	510,947	793,481
1891	3,006	379,604	1,181	152,493	532,097	837,083
1892	2,927	376,903	1,209	171,808	548,711	892,327
1893	2,844	369,359	1,229	177,156	546,515	900,827
1894	2,914	371,097	1,248	179,253	550,350	908,856
1895	2,030	301,727	733	181,276	483,003	845,555
1896	2,013	290,855	756	205,964	496,819	908,747
Ökning (minskning) procent	- 44 %	- 69 %	+ 14 %	+ 148 %	- 2 %	+ 35 %

Den betydande tillbakagången i vår handelsflottas verkliga tontal åren 1895 och 1896 är emellertid hufvudsakligen skenbar, då nemligen ur statistiken år 1895 uteslötos åtskilliga fartyg, som ingingo i de föregående årens statistik. Till följd af ångbåtsflottans starka tillväxt har dock

* Ångfartygens tontal beräknadt till tre gånger deras verkliga.

det totala beräknade tontalet redan år 1896 kunnat höja sig nära nog till samma siffra som före nämnda utslutning.

Frånsedt förhållandena åren 1895 och 1896, företer äfven vår handelsflottas *verkliga* tontal under de senare åren en ökning, som dock först ifrån år 1892 öfverstigit samma tontal år 1880. Till antalet har deremot vår handelsflotta icke något af de efter år 1880 följande åren nått de siffror, hvart och ett af åren 1874—1880 kunde framte.

Det fortgår, såsom väl känt, äfven i andra länder alltjemt en *ökning af ångbåtsflottan* på segelflottans bekostnad. Utskottet skall i sådant afseende med Sverige jemföra förhållandena i Storbritannien och Irland samt i Norge, dervid följande sagda internationella statistik, utom hvad siffrorna för Sverige år 1896 beträffar, hvilka hemtats från den svenska statistiken:

	Sverige				Storbritannien och Irland				Norge			
	ångfartyg		segelfartyg		ångfartyg		segelfartyg		ångfartyg		segelfartyg	
	antal	ton	antal	ton	antal	ton	antal	ton	antal	ton	antal	ton
1886	680	97,700	2,655	380,500	6,644	4,450,300	17,018	3,456,600	510	114,100	7,154	1,448,900
1890	742	120,500	2,484	349,500	7,139	5,283,900	14,640	3,041,300	592	168,100	6,693	1,443,300
1895	985	160,500	2,499	348,000	8,263	6,685,300	12,943	2,987,200	859	295,500	6,453	1,335,300
1896	756	205,900	2,013	290,855	8,386	6,856,100	12,617	2,866,900	915	359,600	6,355	1,283,900

Den tillökning, Sveriges handelsflotta på 1880-talet företedde — och denna öfverträffas icke mycket af förhållandena på 1890-talet — betecknade sjöfartsnäringskomitén såsom ganska obetydlig. I jemförelse med tillväxten i åtskilliga andra länder funne man lätt, yttrade komitén, att Sverige icke längre intoge samma plats som tillföre bland de sjöfartsidkande nationerna. Komitén meddelade en öfversigt till belysande häraf, hvarur må anföras följande:

	Svenska segelflottan		Svenska ångbåtsflottan		Svenska handelsflottan	
	i % af samtliga nationers		i % af samtliga nationers		i % af samtliga nationers	beräkn. ton
	verkl. ton	beräkn. ton	verkl. ton	beräkn. ton	verkl. ton	beräkn. ton
1875	3.07		2.43		2.93	2.78
1880	3.49		1.81		3.03	2.60
1885	3.39		1.48		2.66	2.14
1888	3.47		1.54		2.64	2.13

Komitén anmärker härvid, att det redan vore från år 1875 den svenska handelsflottans relativa tillbakagång kunde sägas datera sig och att den obetydliga tillväxten 1876—1880 icke varit tillräcklig att uppväga de motsvarande framsteg, som samtidigt gjordes i andra länder.

Till kompletterande af dessa siffror inhemtas af ofta nämnda internationella statistik, att den svenska handelsflottan (fartyg öfver 50 ton) den 1 januari 1890 utgjorde 1.78 procent af det beräknade världstonnaget, men den 1 januari 1895 1.75 procent. Förhållandet med vissa andra länders och Sveriges handelsflottor vid samma tider framgår af vidlagda tabell n:o 1 (Bil. A.).

Sjöfartsnäringskomitén gjorde jämförelse särskildt med Norges handelsflotta och anmärkte, att år 1850 vår handelsflotta utgjorde omkring fem sjundedelar af Norges, men år 1888 icke fullt tre sjundedelar deraf. Förhållandet 1895 framgår af följande, särskildt fartyg öfver 50 ton upptagande sammanställning ur den internationella statistiken:

	1		2		3		4		3 och 4.		1 och 2.	
	Ångfartyg		Segelfartyg		Ångfartyg öfver 50 ton		Segelfartyg öfver 50 ton		Fartyg öfver 50 ton tillhopa		Tillhopa	
	antal	ton	antal	ton	antal	ton	antal	ton	antal	ton	antal	ton
Sverige:	985	160,500	2,499	348,000	455	153,300	1,521	319,600	1,976	472,900	3,484	508,500
Norge:	859	295,500	6,453	1,335,300	568	288,600	3,169	1,260,600	3,737	1,549,200	7,312	1,630,800

Sveriges handelsflotta, såväl *i sin helhet* som beträffande särskildt fartyg öfver 50 ton, har alltså nedgått till icke fullt en tredjedel af Norges, hvad tonalet beträffar; den svenska segelflottan är ungefär en fjerdedel af den norska, och den svenska *ångbåtsflottan*, som 1850 var tio gånger så stor som Norges (4,000 ton mot 400 ton) och 1865 mer än dubbelt så stor (13,900 ton mot 6,700 ton) har nedgått till föga mer än hälften af Norges, hvilket är så mycket mer betecknande, som totalantalet svenska ångfartyg öfverstiger antalet norska. På trettio år hafva dessa ångbåtsflottors ställning således i det närmaste förbytt. Norges handelsflotta kunde, enligt den internationella statistiken, efter skedd tillväxt år 1895, i procent af världstonnaget, sättas till fem.

Den svenska handelsflottans tillväxt och minskning fördelade sig under åren 1881—1897 på sätt, bilagda tabell n:o 2 (Bil. B) utvisar. För år 1895 äro till jemförelse fogade motsvarande siffror för Norge.

Af tabellen framgår i det hela ett aftagande af antalet och ton-talet af de fartyg, som i Sverige nybyggas, således en minskning i skeppsbyggeriet såvidt handelsflottan angår. Deremot visar 1896 en bestämd ökning af de från utlandet inköpta ångfartygens antal och storlek.

I hvilken ringa omfattning vår handelsflotta består af stora fartyg visar följande tabell, afseende förhållandena 1896:

	Absolut		Procentiskt	
	antal.	tontal.	antal.	tontal.
Om 20 till 50 ton	813	28,197	29.4 %	5.7 %
„ 50 till 100 ton	656	45,744	23.7 „	9.2 „
„ 100 till 200 ton	508	71,527	18.3 „	14.4 „
„ 200 till 300 ton	325	80,229	11.7 „	16.1 „
„ 300 till 400 ton	164	55,708	5.9 „	11.2 „
„ 400 till 500 ton	85	38,210	3.1 „	7.7 „
„ 500 till 600 ton	58	31,896	2.1 „	6.4 „
„ 600 till 700 ton	41	26,795	1.5 „	5.4 „
„ 700 till 800 ton	37	27,889	1.3 „	5.6 „
„ 800 till 900 ton	21	17,773	0.8 „	3.6 „
„ 900 till 1,000 ton	18	16,929	0.7 „	3.4 „
„ 1,000 ton och deröfver	43	55,922	1.5 „	11.3 „
Summa	2,769	496,819	100.0 %	100.0 %

Medeltonnagen år 1896 utgjorde för svenska segelfartyg 144 ton, för svenska ångfartyg 272 ton.

Utskottet öfvergår nu till en framställning af *Sveriges sjöfartsförbindelser med utlandet* och den andel, svenska fartyg deri taga.

Antalet (resor) och tontalet af såväl *segel- som ångfartyg, hvilka från utrikes ort ankommo till eller till utrikes ort afgingo från Sverige* under nedannämnda perioder (i genomsnitt) och år, framgå af följande tabell:

Årligen.	Samtliga fartyg.		Deraf svenska.		Svenska fartygens antal i % af samtligas.	Svenska fartygens dräktighet i % af samtligas.
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.		
<i>a) Lastade och barlastade fartyg:</i>						
1881—1885	53,793	8,431,035	25,953	3,036,018	48.2	36.0
1886—1890	55,652	9,868,816	25,149	3,454,269	45.2	35.0
1891—1895	59,726	11,901,956	23,623	4,011,511	48.2	33.7
1895	59,396	12,383,747	29,090	4,120,594	49.0	33.3
1896	65,586	14,119,804	31,731	4,619,682	48.4	32.7
1897 ¹⁾	65,754	14,877,812	33,128	5,299,400	50.4	35.6
<i>b) Lastade fartyg:</i>						
1881—1885	29,328	5,193,395	16,596	2,260,531	56.6	43.5
1886—1890	29,137	5,931,184	16,041	2,551,476	55.1	43.0
1891—1895	31,916	7,172,653	18,170	3,030,029	57.0	42.2
1895	31,125	7,313,397	18,006	3,142,431	57.3	43.0
1896	33,584	7,897,303	19,584	3,457,622	58.3	43.8
1897 ¹⁾	34,475	8,378,787	20,897	3,918,719	60.6	46.8

Absolut har således de svenska fartygens användande i sjöfart mellan Sverige och utlandet stigit. Relativt till andra nationers fartyg har detta användande, hvad tonalet beträffar, sjunkit ned från 36.0 1881—1885 till 32.7 procent 1896, om de barlastade fartygen medräknas, men däremot år 1897 kraftigt stigit, ehuru dock icke till den procent åren 1881—1885 kunna i genomsnitt uppvisa. Anmärkas bör, att år 1881 denna procent var 37.2 och 1887 37.1. Hvad lastade fartyg ensamt angår, hafva åren 1895 och 1896 visat en stigning, som dock 1895 icke gick upp till och 1896 endast obetydligt öfversteg det procentiska förhållandet 1881—1885, hvaremot året 1897, som utmärktes för en allmän lifaktighet i handel och sjöfart, visar en procent, som under hela den föregående tiden icke uppnåtts.

I vår utrikes sjöfart deltog 1896 *danska* fartyg med 26,59 procent, *engelska* med 18,36, och *tyska* med 6,25 procent. Dessa tre nationers fartyg besörjde således öfver hälften af hela den utrikes sjöfarten till och från Sverige. Procenten för de *norska* fartygen var 11,42 och för de *finska* 2,61, men uppgick för intet af öfriga länder till en procent.

¹ Beräknadt på grund af uppgifter från Generaltullstyrelsen.

Storleken af våra sjöfartsförbindelser med särskilda länder i Europa och med främmande verdensdelar, mätt efter summan af de från och till dessa länder och verdensdelar ankomna och afgångna fartygens tontal, har 1896 varit följande:

Land eller verdensdel, hvarifrån och hvartill fartygen ankommit och afgått.	Antal.	Dräktighet.	
		Tontal.	% af samtliga fartygs dräktighet.
Europa:			
Danmark	31,076	4,158,100	29.45
Storbritannien och Irland	7,410	4,025,979	28.51
Tyska riket	10,491	2,422,394	17.16
Nederländerna	984	807,671	5.72
Frankrike	936	574,243	4.06
Ryssland	1,270	562,789	3.99
Norge	9,899	514,000	3.64
Finland	2,514	344,216	2.44
Belgien	443	274,942	1.95
Spanien	107	70,110	0.50
Italien	48	37,677	0.26
Portugal	62	25,803	0.18
Rumänien	3	4,043	0.03
Grekland	2	645	0.01
Europa	65,245	13,822,612	97.90
Afrika	228	186,623	1.32
Amerika	96	90,509	0.64
Australien	13	16,125	0.11
Asien	4	3,935	0.03
Summa	65,586	14,119,804	100.00

Danmark, Storbritannien samt Tyskland upptogo således, i nu nämnd ordning sins emellan, tillhopa fulla tre fjerdedelar (75.12 procent) af sjöfarten mellan Sverige och utlandet, medan på främmande verdensdelar endast kommo 2.10 procent.

Beträffande omfattningen af särskildt sjöfarten med svenska fartyg på utrikes orter inhämtas af den officiella statistiken följande upplysningar:

1896 ankommo till utländska hamnar direkt från hemlandet 11,168 svenska fartyg om 2,376,137 ton och från utländska hamnar 5,351 svenska fartyg om 2,039,947 ton, eller tillhopa 16,519 fartyg om 4,416,084 ton, hvaraf omkring tre fjerdedelar varit lastade. Från främmande hamnar hade afgått 18,199 svenska fartyg om 4,455,177 ton, hvaraf 12,994 om 2,473,387 ton till Sverige. Utskottet hänvisar i öfrigt till vidlagda tabell n:o 3 (Bil. C.), som på grund af uppgifter från konsulerna och från Norge inkomna uppgifter redogör för de svenska fartyg, som 1896 ankommit till och afgått från främmande hamnar.

Hvad angår den *vinst*, de svenska fartygen i utrikes sjöfart intjenat under nedan nämnda perioder och år, framgår denna af följande tabell, deri dock icke ingå bruttofrakter i fart mellan Sverige och Norge:

Årligen.	I fart mellan Sverige och utrikes orter.			I fart mellan utrikes orter.			Summa bruttofrakter.
	Af segel- och ångfartyg.	Af ångfartyg.		Af segel- och ångfartyg.	Af ångfartyg.		
	1,000 Kr.	1,000 Kr.	Proc.	1,000 Kr.	1,000 Kr.	Proc.	1,000 Kr.
1876—1880	18,965	8,475	44.7	16,549	3,699	22.4	35,514
1881—1885	19,652	10,175	51.8	14,264	3,107	21.8	33,916
1886—1890	20,877	12,235	58.6	12,551	4,525	36.1	33,428
1891—1895	21,993	14,647	66.6	10,527	4,884	46.4	32,520
1895	22,811	15,932	69.8	9,295	4,353	46.8	32,106
År 1896 voro deremot siffrorna dessa	26,362	19,040	72.2	10,149	5,675	55.3	36,511

1896 visar alltså ett ganska betydligt ökad utbyte, och faller denna ökning uteslutande på ångbåtsflottan.

Det viktigaste fältet för vår handelsflottas verksamhet är England, hvartill sluta sig Tyskland och Danmark, till hvilka tre länder omkring 75 procent af de svenska fartygen vändt sig 1896.

I afseende särskildt å våra *direkta utrikes sjöfartsförbindelser*, så vitt de besörjas af svenska fartyg, hvilken fråga med hänsyn till den föreliggande motionens syfte är af det största intresse, framgår riktningen af dessa förbindelser af följande tabell, deri uteslutits sjöfarten med våra fartyg utrikes orter emellan:

Länder, till och från hvilka svenska lastade fartyg ankommit och afgått i direkt fart mellan Sverige och utrikes orter.	Fartyg.			Bruttofrakter.		Bruttofrakt pr ton. Kr.
	Antal.	Total.	Proc.	Kronor.	Proc.	
Finland	386	76,253	2.05	216,398	0.82	2.84
Ryssland	443	109,554	2.94	1,053,318	4.00	9.61
Danmark	3,819	378,478	10.16	1,793,025	6.80	4.74
Tyska riket	4,032	878,236	23.56	4,593,942	17.43	5.23
Nederländerna	168	96,979	2.60	963,024	3.66	9.93
Belgien	278	155,816	4.18	1,508,582	5.72	9.68
Storbritannien och Irland	3,516	1,692,695	45.42	12,641,573	47.96	7.47
Frankrike	387	234,544	6.29	2,138,845	8.11	9.12
Portugal	39	16,791	0.45	206,515	0.78	12.30
Spanien med Gibraltar	69	39,207	1.05	277,033	1.05	7.07
Italien	18	11,839	0.32	108,864	0.41	9.20
Grekland	1	334	0.01	7,200	0.03	21.56
Turkiet: asiatiska delar	1	930	0.02	18,000	0.07	19.35
Nordafrika	8	9,757	0.26	136,976	0.52	14.04
Öfriga delar af Afrika	24	14,860	0.40	370,047	1.40	24.90
Australien	3	1,250	0.03	29,528	0.11	23.62
Nordamerika (Förenta staterna)	1	638	0.02	21,792	0.08	34.16
Brasilien	22	8,950	0.24	277,503	1.05	31.01
Summa år 1896 ¹	13,215	3,727,111	100.00 ²	26,362,165	100.00	7.07
Motsv. år 1895	12,028	3,329,307	—	22,811,421	—	6.85
» » 1894	12,564	3,480,466	—	22,591,945	—	6.49
» » 1893	11,434	3,110,588	—	21,101,335	—	6.78
» » 1892	11,613	3,065,838	—	21,431,922	—	6.99

Det springer härvid strax i ögonen, att vår direkta utrikes sjöfart med svenska fartyg är till alldeles öfvervägande grad riktad på Nordsjö- och Östersjöländer och ytterligt obetydligt på transoceaniska länder.

¹ Förutom fartyg, som trafikerat hamnar i Norge, hafva här uteslutits 18 fartyg om sammanlagt 5,828 ton, för hvilka endast nettofrakten uppgifvits.

² Här af komma alltså på hufvudsakligen Nord- och Östersjöländer (inberäknadt hela Frankrike och hela Ryssland) 97.20 %;
på andra europeiska länder 1.83 %; och
på utomeuropeiska länder 0.97 %.

Antalet af de vid sjömanshusen inskrifna *fartygsbefälhafvare samt sjöfolk* — maskinister, eldare och öfriga sjömän —, som användas å svenska fartyg, har i det hela varit i nedgående från 1880-talet. Förhållandet under nedanstående år var detta:

År.	I inrikes sjöfart.		I utrikes sjöfart.		Tillhopa.
	Fartygs- befälhafvare.	Sjöfolk.	Fartygs- befälhafvare.	Sjöfolk.	
1880.....	425	2,341	2,269	20,549	25,584
1885.....	446	3,060	1,968	18,658	24,132
1890.....	463	2,288	1,816	17,265	21,832
1891.....	535	2,175	1,753	17,904	22,367
1892.....	566	2,053	1,885	18,250	22,754
1893.....	559	1,960	1,903	17,989	22,411
1894.....	465	1,895	1,875	16,596	20,831
1895.....	462	1,952	1,860	15,951	20,225
1896.....	335	1,987	1,973	16,155	20,450.

Utskottet öfvergår nu till meddelandet af några statistiska, ur kommerskollegii berättelse om rikets handel år 1896 hemtade uppgifter rörande motionens andra hufvudafdelning, *den utrikes handeln*.

Såsom motionären meddelat, steg 1896 värdet af vår direkta utrikes varuomsättning till 698,598,000 kronor. Detta belopp fördelade sig med 358,315,000 kronor på införseln och med 340,283,000 kronor på utförseln och betecknar i jmförelse med år 1895 en ökning af 6.5 procent.

Den fortgående ökningen af *varuomsättningens värde* visas af följande öfersigt:

Årligen.	Införsel.	Utförsel.	Hela omsätt- ningen.
1871—1875..... kronor	246,372,000	204,525,000	450,897,000
1876—1880.....	268,506,000	209,857,000	478,363,000
1881—1885.....	317,526,000	243,699,000	561,225,000
1886—1890.....	335,527,000	272,629,000	608,156,000
1891—1895.....	351,633,000	318,226,000	669,859,000
1892.....	360,316,000	329,300,000	689,616,000
1893.....	332,689,000	328,272,000	660,961,000
1894.....	351,173,000	298,625,000	649,798,000
1895.....	344,290,000	311,434,000	655,724,000
1896.....	358,315,000	340,283,000	698,598,000.
<i>Ökning 1871—1896 proc.</i>	+ 45 %	+ 66 %	+ 55 %

*Utrikes-
handeln.*

Härvid är att anmärka att under senare åren betydande värde-reduktioner och korrektioner skett, hvadan värdesummorna dessa år, om samma grund följts som under tidigare år, hade varit ansenligt högre.

Förhållandet mellan in- och utförseln var 1896 51.29 procent mot 48.71 procent af hela omsättningen. 1891—95 voro dessa procenttal 52.49 mot 47.51.

Ser man härefter på *in- och utförselsvärdenas fördelning på de viktigaste varugrupper* efter ändamål eller ursprung, framgår af vidlagda tabell n:o 4 (Bil. D.) ur den officiella statistiken arten af de behof, som genom införda varor tillgodoses, och de hufvudsakliga näringsgrenar, som lemna bidrag till landets export. Tabellen bör visa, i hvilken mån olika näringsgrenar äro intresserade i den utrikes handeln.

Af *varuomsättningen* med utlandet besörjdes år 1896 *med svenska fartyg* 51.77 procent af införseln och 40.96 procent af utförseln. Dessa tal hänvisa äfven på en relativ tillbakagång i användandet för denna varuförsel af svenska fartyg, hvilka 1886 med 52.39 procent deltog i införseln och med 45.57 procent i utförseln. Åren 1877—1896 steg för svenska fartyg den högsta procenten till, för införseln, år 1878 54.66 procent och, för utförseln, år 1887 46.44 procent.

Vexlingarna under åren 1887—1896 framgå af vidlagda tabell n:o 5 (Bil. E.).

Beträffande härefter *riktningen af vår direkta varuförsel till och från utlandet* upplyser statistiken, att 1896 de tre länderna Danmark, Tyskland samt Storbritannien och Irland upptagit öfver 70.5 procent, eller varor för inemot 492½ millioner kronors värde. Motionären har erinrat om betydelsen af dessa siffror såsom bevis på, i hvilken hög grad vi äro hänvisade till omlastning i de stora handelscentra. Statistiken upplyser ej i regel, hvilka varor, som endast transitera dessa länder eller böra räknas såsom alster från dessa länder eller dit slutligen bestämda, men en granskning af varuslagen gifver vid handen, att sagda uppfattning eger giltighet. Motionären nämner särskildt artikeln kaffe, hvaraf 49 kg. med ett värde af 67 kronor utaf totalvärdet af kaffeimporten 26,700,000 kronor, kommo från kaffeproducerande land. Af sagda värde kommo 21,800,000 kronor på de nämnda tre länderna.

Sveriges *omedelbara utrikes handel* åren 1892—1896 fördelade sig efter varornas beräknade totalvärde på sätt bilagda tabell n:o 6 (Bil. F.) utvisa. För in- och utförseln från och till utomeuropeiska länder redogöres utförligare i särskild tabell n:o 7 (Bil. G.), hvilken utvisar, att af totala införseln 1896 kommo på sagda länder 3.05 procent och af totala utförseln 3.46 procent.

Till jämförelse härmed kan meddelas, att, enligt en i »Svensk Export» intagen redogörelse för Tysklands kommersiella sjöfartsintressen, af totalinförseln till Tyskland år 1896 32,9 procent och af totalutförseln 22,2 procent kom på transoceaniska länder, eller af hela omsättningen 28,5 procent, motsvarande 2,367,9 millioner af 8,311,8 millioner Reichsmark.

Utskottet öfvergår härefter till en kortfattad redogörelse för de *avgifter och pålagor*, som för närvarande hvila på den svenska sjöfartsnäringsn, ty det är gifvetvis mot dessa, blicken först vänder sig, då det gäller att söka bereda lättnader åt denna näring. I sammanhang dermed angifver utskottet några statistiska data för bedömande, i hvad mån dessa pålagor trycka på denna näring, och torde utskottet härvid i allmänhet få inskränka sig till att intill senaste år, för hvilka uppgifter äro tillgängliga, fullfölja de uppgifter, sjöfartsnäringskomiténs betänkande härom lemnat. Vid omnämnande af den särskilda afgift eller skyldighet, som sjöfarten åligger, erinrar utskottet i korthet om det förslag eller uttalande i afseende å denna, som sjöfartsnäringskomiténs afgifvit, och den åtgärd, komiténs förslag, så vidt utskottet känner, föranledt, samt meddelar, hvad vidare, sedan komiténs betänkande afgafs, rörande samma ämne i det hufvudsakligaste förelupit.

Avgifter och pålagor å svensk sjöfart.

Vid behandlingen af de af sjöfarten utgående umgälder framställer sig helt naturligt först frågan om skeppsmätningen. Sjöfartsnäringskomiténs upptog också först denna fråga.

Skeppsmätningen, en åtgärd föreskrifven »till vinnande af sådan kännedom om fartygs dräktighet, som för beräkning af de för fartyg efter denna grund utgående fyr- och båkaavgifter samt andra umgälder eller för annat ändamål är nödig», bekostas hos oss, i olikhet med andra taxeringsåtgärder, i regel icke af staten, utan af den, som skall beskattas.

Skeppsmätning.

Enligt § 34 af kongl. förordningen angående skeppsmätning den 12 november 1880 skola fartygs befälhafvare eller egare vidkännas kostnaderna för fartygs mätning äfvensom för ommätning efter regeln I af fartyg, hvars mätbref lyder å mätning efter regeln II, så ock för ommätning i vissa fall, der fartygsegare sjelf det äskar eller sjelf föranledt behovet af ommätning. För ommätning eller kontrollmätning på grund af bestämmelserna i §§ 30 (mätningfel) och 32 (kontrollmätning) bestridas mätningsumgälderna i regel af generaltullstyrelsen.

För mätning af fartyg enligt regeln I och utfärdande af mätningbevis deröfver är skeppsmätarearfvodet 20 öre för ton af fartygets afgiftspligtiga drägtighet; för mätning enligt regeln II och mätningbevis deröfver utgår arfvodet med 10 öre för ton af sagda drägtighet. Vid partiel ommätning för bestämmande ej mindre af bruttodrägtigheten af de ofvan mätningdäcket belägna rummen än äfven af fartygets afgiftspligtiga drägtighet skall till grund för beräkning af skeppsmätarens arfvode läggas den afgiftspligtiga drägtigheten af berörda rum. I vissa fall tillkommer skeppsmätare vid partiel ommätning ytterligare arfvode af 5 öre, resp. 2½ öre, för ton af sagda drägtighet. För särskild mätning jemte beräkning af svenskt ångfartygs drägtighet för införande i mätbrevet af fartygets afgiftspligtiga drägtighet jemväl efter den britiska regeln och Donauregeln utgår ersättning till skeppsmätaren med tio kronor för hvarje fartyg (§ 21 mom. 3 och § 35, enligt kungörelsen den 18 maj 1894).

Härtill kommer lösen för mätbref, allt efter tontalet 2 till 5 kronor, samt stämpel med 20 öre för hvarje fulla tio ton af drägtigheten. Fartygsegaren eller befälhafvaren har ock att bekosta ersättning för skeppsmätningstjenstemännens, deras biträdens samt vittnens resor i och för mätningen samt dagtraktamente. Derjemte utgår särskild ersättning för märkens anbringande. (§§ 35, 37, 38, 39).

I afseende å skeppsmätningkostnaderna föreslog sjöfartsnäringskomitén, utom annat, att statsverket skulle framdeles bestrida kostnaden för mätning af nya fartyg, som inom riket byggas (fartyg, hvarom stadgas i § 18 af skeppsmätningförordningen); i sammanhang hvarmed ifrågasattes sådant ändradt sätt för skeppsmätarens aflöning, att, der så ske kunde, denna bestämdes i årliga arfvoden samt, der sådana ej funnes lämpliga, i viss bestämd godtgörelse för hvarje förrättning, att utbetalas af statsverket, till hvilket i stället skeppsmätningafgifterna skulle ingå. Komitén framhöll, att äfven med de ändringar, komitén i afseende å afgifterna för skeppsmätning föreslagit, dessa dock i allmänhet torde komma att blifva tillräckliga för bestridande af de med skeppsmätningväsendet förenade utgifter, och att, derest så icke skulle blifva fallet, det icke låge någon oegentlighet deri, att staten af egna medel tillsköte, hvad som erfordrades.

Dessa förslag afstyrktes af generaltullstyrelsen, det om statsverkets öfvertagande af kostnader för mätning af här nybyggda fartyg, på de grunder, att medel till den mätningkostnad, som skulle gäldas af statsverket, icke kunde beredas utan uppoffring för statsverket, och att tillräckliga skäl för staten att åtaga sig en sådan ytterligare utgift för

skeppsmätningssystemet så mycket mindre förefunnes, som denna mätning i vissa fall icke komme att ega annan betydelse än att bestämma grunden för fartygs afgiftspligtighet till kommuner och enskilda personer.

Sjöfartsnäringskomitén föreslog äfven vissa *ändringar i skeppsmättningsföreläggningen* i syfte, att i den afgiftspligtiga drägtigheten endast borde upptagas sådana rum, som kunde användas för last eller förande af passagerare. Genom kongl. kungörelsen den 18 maj 1894 har detta syfte i hufvudsak blifvit tillgodosedt.

De olika regler, som finnas för beräkning af afdrag för maskinrum, gifva som bekant i afseende å ångfartygs afgiftspligt ett mycket olika utslag. Det måste därför vara af en grundläggande betydelse vid bedömning af frågan om lättnader för sjöfarten att tillse, att det system bör tillämpas, som är för svenska fartyg fördelaktigast. Den britiska regeln tillämpades hos oss mellan den 1 april 1875 och 1 april 1881, då den öfvergafs för den tyska, hvilken för närvarande gäller, förutom här, endast i Ryssland och Belgien. Deremot gäller den britiska numera i, bland andra, Norge, Danmark, Finland, Tyskland, England och Frankrike.

Sjöfartsnäringskomitén yttrade i detta ämne: »I många afseenden skulle det medföra fördelar, om af alla sjöfarande nationer ett fullt likformigt skeppsmätningssystem blefve antaget, hvilket sedermera icke borde få af någon stat ensidigt rubbas; och om detta mål endast kan uppnås derigenom, att den britiska regeln för maskinrummens mätning införes äfven af de stater, deribland Sverige, hvilka anslutit sig till den exakta tyska regeln, synes det komitén vara att föredraga, att dessa upptaga den britiska regeln, ehuru väl den förra ur principiell synpunkt obestriddigen eger företräde.» Erinrande jemväl om räckvidden för då bestående öfverenskommelser med främmande stater om ömsesidigt erkännande af fartygs inhemska mätbref, hemställde komitén att Kongl. Maj:t måtte ej mindre verka för antagandet af ett för alla länder gemensamt och likformigt skeppsmätningssystem än äfven, till dess detta kunde ernås, söka att genom traktater med främmande magter tillförsäkra svenska fartyg dels rätt att vid beräkning af den afgiftspligtiga drägtigheten i utländska hamnar åtnjuta alla de afdrag, som vore eller kunde blifva nämnda magters egna fartyg tillerkända, dels ock den förmån, att dessa afdrag måtte med full giltighet kunna i tillägg till svenskt mätbref upptagas.

Nya sådana öfverenskommelser hafva under de senare åren slutits med åtskilliga främmande stater. Dervid har äfven stipulerats, att afgifter för partiel ommätning, der sådan ifrågakommer, endast utgår

för de verkliga uppmätta rummen. I ett eller annat fall verkställes den partiella ommätningen utan afgift för fartyget.

I fråga om företrädet, hvad angår svenska fartyg, mellan den britiska och tyska regeln för afdrag för drifkraft, en fråga, hvarpå utskottet icke skall ingå, råda alltjemt olika åsikter inom sjöfartskretsar. Från göteborgsredare hafva väckts förslag om införande af den förra regeln, men dessa förslag hafva rönt motstånd från redare i Stockholm och å andra orter, och har de senare redarnes mening omfattats af myndigheterna. Helt nyligen har en ny framställning i samma syfte gjorts af rederier i Göteborg, men blifvit afstyrkt af kommerskollegium. Emellertid har, på sätt i sagda framställning påpekades, deraf att Norge antagit den britiska regeln, medan Sverige fasthållit vid den tyska, blifvit en följd, att svenska och norska fartyg kommit i olikställighet i afseende å erläggande af konsulatafgifter, hvilka skola beräknas efter den nettodräktighet, som finnes uppförd i mätbrevet. Af utredning, åberopad i kommerskollegii utlåtande öfver sagda framställning, framgår, att här mätta svenska ångfartygs dräktighet enligt britiska regeln skulle understiga deras dräktighet efter den tyska med i medeltal 15,3 procent. Till rättelse af nämnda olikställighet har kommerskollegium i underdånig skrifvelse af den 19 oktober 1897 föreslagit, att, der i bihang till svenskt ångfartygs mätbrev nettodräktigheten finnes uträknad efter den britiska regeln, konsulatafgift skall tills vidare beräknas efter denna, och läser denna fråga vara på Kongl. Maj:ts pröfning beroende.

Hvad sjöfartsnäringskomitén hemstälde om utfärdande af en årlig kungörelse angående svenska fartyg tillkommande förmåner i afseende å skeppsmätning i främmande hamnar har ledt till den afsedda åtgärden.

*Konsulat-
afgiften.*

Den enda af de å sjöfarten lagda *allmänna afgifter*, som åligger den svenska utrikes sjöfarten i främmande hamnar och som således kan bortlyftas, utan att äfven lätta andra nationers fraktfart på Sverige, är *konsulatafgiften*. Rörande denna har redan Riksdagen innevarande år, med anledning af en af herr *O. A. Brodin* i ämnet väckt motion, beslutit att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t vid förestående behandling af väckta frågor om den svenska sjöfartsnäringsens utveckling täcktes taga i öfvervägande, huruvida, i hvad mån och på hvad sätt lindring i afseende å konsulatafgiften må kunna beredas den svenska utrikes sjöfarten.

Ehuru således från det ämne, hvaröfver utskottet på grund af

herr Rettigs förevarande motion har att yttra sig, utbrutits frågan om konsulatafgifterna, har utskottet, som fäst sin uppmärksamhet dervid, att konsulatafgiften uteslutande upptages af sjöfarten, ehuru konsulatväsendets ändamål är att tillika tjena andra intressen, såsom äfven handelns, trott sig icke böra underlåta att, med anledning af hvad i den till utskottet hänvisade motionen anförts, erinra, att sjöfartsnäringskomitén, hvars flera förslag angående konsulatafgifterna, i hufvudsak biträdda af kommerskollegium i underdånigt utlåtande den 19 juni 1891, icke ledt till något resultat, äfven hemstälde om befrielse från denna afgift, då den last, fartyg i en hamn lossade eller lastade, understege en viss mindre, i förhållande till fartygets dräktighet fastställd kvantitet, t. ex. en tiondedel af fartygets afgiftspligtiga dräktighet. Frågan om lämpligheten häraf kommer, antager utskottet, att tagas i öfvervägande i sammanhang med Riksdagens skrifvelse i anledning af det af herr Brodin väckta förslaget.

Enligt instruktionen vid konsulatförordningen skola konsulerna insända summariska uppgifter å alla vid konsulaten och vice konsulaten uppburna konsulatafgifter, särskildt för svenska fartyg. Dessa uppgifter, som åtfölja skeppslistora, bearbetas emellertid icke, hvadan det skulle kräfvat mycken tid att utreda, till hvilka belopp konsulatafgifterna trycka sjöfarten. Utskottet, som därför icke kunnat här meddela uppgift å dessa afgifter, anmärker detta förhållande för att framhålla önskvärdheten af att i kommerskollegii berättelse om sjöfarten en redogörelse för dessa afgifter hädanefter måtte komma att inflyta. Önskligt vore, att denna berättelse, deri lemnas redogörelse för lastpenningar och hamnavgifter, äfven upptog öfriga allmänna afgifter af sjöfarten, hvilka icke i andra delar af Sveriges officiella statistik redovisas.

I sammanhang härmed har utskottets uppmärksamhet fästs der vid, att den skyldighet, som enligt § 78 af förordningen om konsulatväsendet och enligt § 2 af förordningen angående pass- och nationalitetshandlingar för svenska till orter utom Sverige gående fartyg den 27 november 1891 åligger befälhafvare å svenskt fartyg, som till hamn, der svensk konsul är anställd, anländer för att lossa eller lasta, att inom 48 timmar efter ankomsten och likaledes, då fartyget är färdigt att afgå, personligen infinna sig å konsulatet och der förete fartygets handlingar, för underlåtenhet hvaraf befälhafvaren gör sig skyldig till bötesansvar, lär faller sig besvärlig, mången gång tidsödande och förenad med olägenhet för befälhafvaren, samt att det med anledning häraf förtjenade att tagas i öfvervägande, huruvida icke denna an-

mätningsskyldighet kunde inskränkas eller fullgöras skriftligen, på sätt redan nu medgifvits i vissa andra, i sagda författningsrum angifna fall.

Utskottet möter härefter de afgifter å sjöfarten, som drabba utländska fartyg i lika grad som svenska, nemligen lotspenningar, fyr- och båkafgifter, lastpenningar, tonafgifter till sjömanshusen, hamnafgifter och grundpenningar.

*Lots-
penningarne.*

Medan i Sverige *lotspligtighet* i regel var gällande enligt äldre förordningar, infördes 1881 en vidsträckt frihet i fråga om skyldighet att taga lots, och endast med denna skyldighet var, utom i vissa fall beträffande bogserande ångfartyg, skyldighet att erlægga lotspenningar förenad. Sjöfartsnäringskomitén föreslog en återgång i hufvudsak till bestämmelserna före 1881, dock med frihet från skyldigheten att taga lots, derest befälhafvaren eller styrmannen aflagt särskild lotsningsexamen. Föreskrifter i öfverensstämmelse härmed meddelades genom kungörelse den 13 april 1894.

Det förhållande, att enligt denna kungörelse lotsningspligt gälde, och följaktligen fulla lotspenningar måste erläggas äfven för ångfartyg, som på resa från och till utrikes ort passerade Öresund och dervid endast för intagande af kol till maskinen anlupo svensk sundshamn, föranledde snart framställningar från skånska kolhandelsfirmor om ändring i denna lagstiftning. Handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg gjorde en liknande, men vidsträcktare framställning, deri betonades hurusom bestämmelserna i kungörelsen haft till följd, att svenska fartyg i stället för att kola, proviantera eller repareras och dylikt i svensk hamn ingått för ändamålet till utländsk, vanligen dansk hamn, hvilket vore naturligt, då rederinäringen, tryckt af dryga utgifter af flera slag, arbetade under den starkaste konkurrens. Nämnden hemstälde dels om fartygs befrielse från skyldighet att anlita kronolots, då de af sagda och vissa andra liknande orsaker sökte svensk hamn eller derifrån afginge, samt dels om nedsättning af lotsafgift för fartyg, som i angifna syftet anlidade kronolots, till en fjerdedel af hvad i allmänhet gälde. Lotsstyrelsen, som i ämnet hade att yttra sig, upptog i utlåtande den 17 april 1895 samtidigt frågan om verkningarna af den genom 1894 års kungörelse beredda lättningen från lotsningstvång på grund af lotsningsexamen. Så vidt styrelsen kände, hade den i utlandet vunna erfarenheten om denna lättningsändamålsenlighet icke dittills jäfvats mera än beträffande inloppen till Göteborg, der examenstagandet drifvits till ytterlighet. För tillgodoseende af den med examenstagandet åsyftade lättningen för sjöfarten före-

slog i stället styrelsen andra utvägar, som gingo ut på lotsningstvångets upphäfvande och införande i stället för fartyg, kommande från eller afgående till utrikes ort, af lotsafgiftspligt såsom regel, äfven då kronolots ej anlätades, men i detta fall med dels afgiftsfrihet under kalenderår för fartyg, som endast trafikerade de närmaste hafven, i sådana lotsleder, för lotsning hvarigenom afgifter under året erlagts visst antal gånger, dels afgiftsfrihet för vissa andra kategorier fartyg, och bland dem kolande och provianterande. Tillika föreslogs nedsättning af afgifterna, äfven då lots anlätades, till hälften för aflägsnare farvatten trafikerande fartyg, sedan lotspenningar under året visst antal gånger erlagts.

Kommerskollegium uttalade sig i underdånigt utlåtande den 27 april 1896 med skärpa mot den principen, att lotsafgift skulle erläggas, äfven då lots ej anlätades, men gillade förslaget om det gällande lotsningstvångets upphäfvande, hvarmed äfven stadgandena om lotsningsexamen skulle förfalla. Erfordrades för lotsverket tillgångar utöfver dem, som skulle tillfalla verket af dem, som anlätade kronolots, ansåge kollegium dessa tillgångar böra beredas på annat sätt än genom den ifrågasatta beskattningen på den del af sjöfartsnäringen, som blefve underkastad lotsafgiftspligt, utan att lots anlätades. Särskildt framhöll kollegium vigten af att bestämmelserna om lotsafgift för kolande och provianterande fartyg ej blefve mer betungande i svensk än i dansk Öresundshamn.

De gällande bestämmelserna innehållas i kungörelsen den 27 november 1896, deri lotsningstvånget bibehållits och dermed fortfarande förenats skyldighet att erlägga lotspenningar. Kronolots skall anlitas, när fartyg ankommer från eller afgår till utländsk ort, för fartygets vägledning i alla de lotsleder, som passeras, i förra fallet från öppen sjö till första lossnings- och lastningsort äfvensom till plats, som anlöpes för uppläggning eller, om fartyget innehar last, för inhemtande af order och i senare fallet från sista lastningsorten eller, om fartyget är barlastadt, från sista afgångsorten till öppen sjö. Från skyldigheten att anlita kronolots äro befriade vissa kategorier fartyg, såsom fartyg, hvars afgiftspligtiga dräktighet icke öfverstiger 40 tons; ångfartyg, som gör regelbundna resor endast mellan svenska och danska orter vid Öresund; fartyg, som för proviantering, kolning eller dödsfall ombord, ogynsam väderlek, på- eller afmönstring af besättning eller, när det är barlastadt, för inhemtande af order anlöper svensk hamn eller redd, utan att derstädes ombordtaga passagerare eller ilandsätta andra än sjuka, verkställa lossning eller intaga annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter

för fartygets eget behof; samt fartyg, som gör resor endast mellan svensk ort och utländsk, innanför linien Lindesnäs—Hanstholm belägen plats, när det passerar lotsled, för lotsning hvarigenom fartyget under det löpande kalenderåret erlagt lotsafgifter tio gånger, om det är ångfartyg, och fem gånger, om det är segelfartyg. Då kronolots anlitas för fartygs vägledning genom lotsled eller annan farled, som icke är öppen sjö, skall för fartygets lotsning erläggas såväl lotspenningar enligt gällande taxa som hemvägsersättning enligt fastställd lotsledsförteckning, men lotspenningarne nedsättas till hälften, när fartyget under resa mellan svensk ort och utländsk plats, belägen bortom linien Lindesnäs—Hanstholm, passerar lotsled, för lotsning hvarigenom fartyget under det löpande kalenderåret erlagt lotsafgifter tio gånger, om det är ångfartyg, och fem gånger, om det är segelfartyg. Sådan nedsättning åtnjutes ock för ofvannämnda fartyg, som för proviantering och dylikt anlöper svensk hamn, då det anlitar kronolots.

Lotspenningar utgå, i enlighet med hvad sjöfartsnäringskomitén hemstälde såsom önskeligast, numera endast efter fartygets afgiftspligtiga dräktighet och den lotsade vägens längd. Sagda komité hemstälde ock, att dessa afgifter måtte sättas så lågt, som med behörigt afseende å lotsväsendets kraf kunde ske. Lotspenningarne nedsattes 1894 till 90 procent af då gällande belopp. De utgå numera efter de af lotsstyrelsen den 2 januari 1897 utfärdade lotstaxor med lotsledförteckningar.

Lotspenningarna hafva utgjort:

1886—1890	för 27,647 st. lotsningar	kronor 600,168: 47
1891—1895	” 34,116 ”	” 731,695: 39
1892	” 31,050 ”	” 681,587: 40
1893	” 29,819 ”	” 688,571: 59
1894	” 39,574 ”	” 823,646: 29
1895	” 40,584 ”	” 798,089: 08
1896	” 42,284 ”	” 842,362: 14

Dessa afgifter hafva, såsom af det sagda framgår, helt nyligen varit föremål för omreglering. Man har genom de nya bestämmelserna sökt både värna om sjöfartens säkerhet och betrygga lotsväsendet, på samma gång man genom de uppställda nya grunderna för lotsningsfrihet och nedsättning i afgifterna sökt bereda sjöfartsrörelsen någon

kompensation för den lättnad, som med lotsexamensväsendet var åsyftad. Om verkningarne af dessa bestämmelser och möjligheten att sträcka dessa lättnader längre föreligger väl ännu icke någon afsevärd erfarenhet.

Fyr- och båkafgiften utgick, enligt förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881 med deri enligt kungörelsen den 17 november 1882 vidtagna ändringar, för fartyg i såväl utrikes som — i olikhet med hvad fallet var åren 1870—1 april 1881 — inrikes sjöfart. Vid utrikes fart var afgiften för ton af fartygets afgiftspligtiga drägtighet 30 öre, då fartyget var lastadt, och 15 öre, då det var barlastadt, men sedan fartyget under kalenderåret erlagt ett belopp, motsvarande hvad för detsamma såsom lastadt bort utgå för fyra gånger, var afgiften 20 öre för ton för lastadt och 10 öre för ton för barlastadt fartyg. Såsom barlastadt ansågs fartyg, hvars last uppgick till mindre än en tiondedel af fartygets drägtighet, dervid särskild beräkningsgrund var utsatt för evalvering till ton af varor, upptagna i volym.

Fyr- och båkafgiften.

Från och med år 1884 nedsattes afgiften med 10 procent enligt kongl. kungörelsen den 9 november 1883.

Sjöfartsnäringskomitén hemställde, dels att från fyr- och båkafgifter skulle befrias fartyg i inrikes fart, dels att afgiften vid utrikes fart skulle sättas till 24 öre för hvarje ton af fartygets afgiftspligtiga drägtighet enligt mätbref, dock med iakttagande att, derest under ett kalenderår fyr- och båkafgift erlagts för ångfartyg åtta gånger eller för segelfartyg fyra gånger, fartyget skulle vara från vidare erläggande af fyr- och båkafgift under året befriadt. Komiténs förslag är, enligt kongl. kungörelsen den 14 juni 1894, vordet genomfördt, allenast att afgiften bestämts till 25 öre för ton. Afgiftsbefrielse åtnjutes för, bland andra, fartyg, hvars drägtighet icke öfverstiger 40 ton, fartyg som ingå för reparation, kolning eller proviantering och dylikt.

Fyr- och båkmedlen hafva nedan nämnda år utgjort:

1883	kronor	1,510,854: 70
1884 *)	„	1,298,444: 16
1885	„	1,350,504: 67
1886	„	1,307,263: 09

*) Fyr- och båkafgiften nedsatt med 10 %.

1887	kronor	1,321,853: 75
1888	„	1,448,639: 79
1889	„	1,501,915: 39
1890	„	1,506,214: 62
1891	„	1,596,899: 51
1892	„	1,595,037: 25
1993	„	1,694,853: 41
1894 ^{*)}	„	1,791,914: 84
1895	„	1,571,016: 66
1896	„	1,616,038: 05
1897	„	1,701,202: 48

I yttranden, som afgåfvos till kommerskollegium i anledning af Riksdagens skrifvelse den 14 maj 1888 med begäran om utredning af den svenska sjöfartsnäringsens tillstånd, hade ifrågasatts, »att fyr- och båkafgiften måtte antingen helt och hållet borttagas, och ersättning derför utgå af influtna tullmedel, eller åtminstone nedsättas eller regleras, i hvilket hänseende särskildt föreslagits att från utrikes ort kommande fartyg måtte befrias från att i hamn erlägga fyr- och båkafgift för mera än det tontal, som der lastas eller lossas.»

Sjöfartsnäringskomitéén, som höll före, att giltig anledning icke förefunnes att bestämma fyr- och båkafgiften olika för lastade och barlastade fartyg, synes icke vidare hafva pröfvat frågan om lämpligheten af att sätta afgiften i beroende af lastmyckenheten.

Frågan har emellertid upptagits af frilagers- och frihamnskomitéén, som till de lokala frihamnskomitéerna i Stockholm, Göteborg och Malmö utsände till besvarande ett frågoformulär, upptagande bland andra detta spörsmål:

»Vore en sådan ändring i sättet för fyr- och båkafgifternas upptagande önskvärd, att dessa afgifter komme att utgå för lastadt och lossadt tonnage i stället för, såsom nu är fallet, efter fartygets dräglighet?»

Sistnämnda komitéer uttalade sig i den riktning, att en varaktig förbättring i sjöfartsnäringsens läge icke läte sig genomföra, med mindre

*) Fyr- och båkafgiften i inrikes fart afskaffad, i utrikes fart bestämd enligt ändrade grunder.

Inrikes fyr- och båkafgiften uppgick i allmänhet till omkring 50,000 kronor årligen.

trycket af de afgifter, som betungade den utrikes sjöfarten, väsentligt mildrades.

För svaren på den nämnda frågan redogöres i frilagers- och frihamnskomiténs betänkande. Alla tre lokalkomitéerna uttalade sig för en nedsättning af fyr- och båkaavgifterna. Ett borttagande af dessa afgifter vore enligt göteborgskomiténs tanke ej att för närvarande förvänta; men den lindringen borde åtminstone kunna erhållas, att avgifterna beräknades efter lastadt och lossadt tonnage i stället för efter fartygets hela drägtighet, samt att vid denna beräkning avgiften ej i något fall finge öfverstiga fartygets beräknade drägtighet (netto-registertonnage). Vidare, då fyrar och sjömärken vore till nytta äfven för örlogsfartyg, lustfartyg och fartyg, som ej anlupo svensk hamn, och hade en internationel och humanitär betydelse, borde ej sjöfarten på Sverige bestrida allt för stor del af kostnaden för dessa inrättningar. I den nu gällande beräkningsgrunden såg denna komité en af de väsentligaste orsakerna dertill, att Sverige nästan vore i fullständig saknad af direkta transatlantiska förbindelser.

För egen del har frilagers- och frihamnskomitén, som framhållit, att sjöfartsavgifterna i vårt land vore i och för sig så tryckande, att det, vare sig frihamn komme till stånd eller icke, syntes vara önskvärdt, att lindring i desamma kunde beredas, samt ansett beredande af afgiftslättnader åt sjöfarten vara en bestämd förutsättning för att afsevärdt gagn skulle kunna vinnas af svensk frihamn, beträffande särskildt fyr- och båkaavgifterna, anfört att komitén, som funnit dessa avgifters upphäfvande och uppförande i riksstaten af ett anslag till fyr- och båkaväsendet icke kunna nu ifrågasättas, ansåge det med hänsyn till frihamnstrafiken oundgängligt, att dessa afgifter dels nedsattes, dels ock antingen bestämdes att utgå efter lossadt och lastadt tonnage eller ock omfördes till en afgift å varorna att uppbäras, då dessa utginge från frihamn till afsättning inom landet.

Frågan om fyr- och båkaavgifternas, liksom vissa andra avgifters utgående efter annan grund än den gällande har äfven från åtskilliga andra håll blifvit väckt, dock hufvudsakligen i handels och industriens intresse, och torde utskottet nedan få härtill återkomma.

Vid behandlingen af dessa afgifter har för utskottet omförmälts, hurusom under innevarande vinter inträffat, att fyrskepp intagits, utan att den farled, för hvilken belysande de varit afsedda, varit till följd af is intrafikabel, men att i allt fall fyr- och båkaavgift måst erläggas. Då fyr- och båkaavgiften måste anses utgöra godtgörelse för en viss prestation å statens sida och alltså icke bör till fulla afkrävas sjö-

farande, då denna prestation icke fullgöres, vill någon åtgärd till förekommande af anmärkta förhållandet synas påkallad.

*Lastpenning-
garne.*

Lastpenningarne, den enda allmänna sjöfartsavgift i Sverige, vid hvars beräkning i vissa fall toges någon hänsyn till fartygets last, utgjordes åren 1877—1885 med 14 öre, men utgå från och med år 1886 med 10 öre för ton efter gällande måtbref samt betalas hvarje gång både vid inkommande och utgående utrikes fart. Om ett fartyg under ett kalenderår gör flera resor mellan Sverige och utrikes ort, erläggas dock dessa omgäld för utgåendet allenast första resan och vid förnyadt inkommande endast, när fartyget innehar last samt större eller mindre del deraf lossar, hvarvid såsom barlastadt anses fartyg, då dess last understiger en tiondedel af dess afgiftspliktiga dräktighet enligt angifna grunder. Afgiftsbefrielse åtnjutes för, bland andra, fartyg, som under resa mellan utrikes orter i svensk hamn lossar eller lastar varor till högst fjerdedelen af fartygets lastdräktighet, samt under vissa förutsättningar fartyg, som anlöper svensk hamn endast af tvingande orsaker, till inhemtande af order m. m. (Underrättelserna till tulltaxan § 4.)

Lastpenningarne uppgingo för tioårsperioden 1888—1897 till följande belopp i kronor:

År	Inkommande	Utgående	Summa:
1888.....	292,526	153,007	445,533
1889.....	313,014	156,827	469,841
1890.....	320,510	155,689	476,199
1891.....	328,631	160,359	488,990
1892.....	326,737	157,736	484,473
1893.....	333,583	168,378	501,961
1894.....	360,989	167,928	528,917
1895.....	341,748	165,376	507,124
1896.....	361,593	164,731	526,324
1897.....	385,375	170,114	555,489

Lastpenningarnes afskaffande är ett yrkande, som från flera håll blifvit framställt, och frågan härom har upprepade gånger både före och efter afgiftens nedsättning 1886, och senast på grund af motion i Andra Kammaran år 1895, varit föremål för Riksdagens pröfning. Riksdagen har dock icke velat medgifva detta. Man har å ena sidan framhållit naturen hos denna afgift, som icke utgjorde godtgörelse för någon prestation eller utginge för något särskildt, sjöfartens gagn afseende ändamål, utan vore att betrakta såsom en grundskatt, den der, i likhet med de på jorden hvilande skatter af sådan art, borde aflyftas. Men å andra sidan har genmålts att, till följd af våra traktater, lastpenningarnes afskaffande komme utländska fartyg till större gagn än svenska, hvilka icke besörjde mer än omkring en tredjedel af varuförseln mellan Sverige och utrikes ort. Följden af åtgärden skulle blifva ett nedgående af frakterna, och fördelen för rederinäringen ingen.

Motionären 1895 åberopade såsom skäl för ett återupptagande af sitt 1893 framställda yrkande om lastpenningarnes afskrifvande, bland annat, särskildt, att man höjt tullbeskattningen å för sjöfartsnäringen nödiga proviantartiklar; att våra grannländer sökte genom nedsatta fartygsumgälder locka till sig trafiken, hvarför man borde taga sig väl till vara, innan man genom bibehållande af onaturliga afgifter å transportmedlen tvingade varuomsättningen att gå förbi landets egna hamnar; att man på goda grunder kunde fråga, hvarför transportmedlet till sjös skulle i beskattningsväg behandlas annorlunda än transportmedlen på land, och att sjötrafiken vore minst lika vigtig som de öfriga transportmedlen; samt att sjötrafiken på senare tiden fått en ny konkurrent genom den samtrafik, som möjliggjorts emellan in- och utländska jernvägar, sedan ångfärjor börjat användas. Han upplyste, att Kristiania genom låga afgifter på gods och fartyg erbjudit vestra Sveriges industriorter en beqväm skeppningsväg och deruti lyckats, och erinrade om det minimum af hamnsumgälder, hvarmed Köpenhamns frihamn lockade. Bevillningsutskottet tillstyrkte, i likhet med år 1893 och på samma skäl, en afskrifning af lastpenningarne under 10 år med en tiondedel årligen; men denna hemställan, som afslogs i Första, men antogs i Andra Kammaran, föll vid gemensam votering med 144 röster mot 215.

Utskottet vill i afseende härå äfven erinra derom, att sjöfartsnäringskomitén för sin del icke fann tillräcklig anledning att föreslå lastpenningarnes afskaffande, men ansåg befogadt, att hvad som uppbyres i lastpenningar komme den svenska sjöfartsnäringen, som mer än någon annan näring vore betungad med särskilda afgifter, till godo, hvarigenom

fortvaron af denna afgift kunde lända sjöfartsnäringen till långt större gagn än dess afskaffande skulle medföra. Komitén ville taga lastpenningarna i anspråk för sjöfartspremier.

I likhet med ofvanomförmälda lokalkomitéeer, hvaraf särskildt den i Göteborg lifligt framstälde behofvet af lastpenningarnes afskrifvande, ansåg frilagers- och frihamnskomitén, att i sammanhang med frihamns öppnande dessa afgifter borde afskaffas icke blott för fartyg, som in- och utlöpte i frihamn, utan i hela landet.

Ett annat förslag i afseende å lastpenningarne har i förberörda underdåniga utlåtande af den 27 april 1896 framstälts af kommerskollegium, som ansett, att framför den af lotsstyrelsen då förordade utvägen att bereda inkomst åt lotsverket genom lotsningstvång eller generell lotsningspligtighet, äfven då kronolots ej anlidades, vore att föredraga att, i den mån ersättning kunde tarvas för den minskning i de för lotsväsendets ändamålsenliga vidmagthållande erforderliga inkomster, som af det då bestående lotsningstvångets föreslagna upphäfvande utan påläggande af nyssnämnda beskattning kunna föranledas, lotsverket bereddes tillgångar på annat sätt. I sådant afseende fäste kollegium uppmärksamhet å den tillgång, som lastpenningarne erbjöde, och syntes kollegium dessa böra få komma den svenska sjöfartsnäringen till nytta. För denna uppfattning hemtade kollegium stöd i sjöfartsnäringskomiténs ofvanberörda uttalande.

*Tonafgift till
sjömanshusen.*

En annan den utrikes sjöfarten åliggande afgift är *tonafgift till sjömanshusen*, hvilken enligt § 34 af reglementet för sjömanshusen i riket, sådan denna § lyder enligt kongl. kungörelsen af den 16 mars 1877, erlägges till vederbörande sjömanshus för fartyg, som från svensk hamn afgår till Norge eller utrikes ort. Afgiften beräknas efter tontalet enligt svenskt eller dermed likställt utländskt måtbref och utgöres för svenskt fartyg med tre öre för hvarje ton af drägtigheten. Afgår fartyg flera gånger under en kalendermånad från samma svenska hamn, erlägges afgiften dock endast en gång i månaden.

Då uppgifter om tonafgifternas belopp icke från sjömanshusen på ett ställe hopsamlas, möter det än större svårighet att om det årliga beloppet af dessa afgifter erhålla upplysningar än om konsulatafgifterna. Arbetareförsäkringskomitén, som angående sjömanshusens inkomster verkstälde utredning, meddelade att tonafgifterna 1884, då det från svenska hamnar till utrikes ort afgångna tontalet vore 3,316,621, stego till 93,130 kronor. Häri ingick tonafgift äfven af utländska fartyg, för hvilka, då fartyget är norskt eller tillhörigt främmande nation, i

hvars hamnar svenska fartyg behandlas lika med samma nations egna, tonafgift utgår med samma belopp som för svenska fartyg, men i annat fall med 5 öre.

Som 1896 tonalet af från Sverige till utrikes ort afgångna fartyg ökats till 4,480,526, har dessa afgifternas slutsumma gifvetvis äfven stigit. Vid Stockholms sjömanshus uppbyros 1884 14,600 kronor 84 öre och 1897 20,045 kronor 9 öre i tonafgifter.

Då fartygsbefälhafvare och besättning å svenskt fartyg, kommande från Norge eller utrikes ort, i svensk hamn afmönstras, afkräfvades så kallad *hyresafgift* till sjömanshusen, enligt § 35 af sagda reglemente, för befälhafvare med 2, styrman och maskinist $1\frac{1}{2}$ och hvar af den öfriga besättningen 1 öre för hvarje krona af deras förtjenade lön eller hyra under hela den tid, från påmönstringsdagen räknad, fartyget varit på resa eller resor stad. Erläggandet af denna afgift utgör vilkor för understöd från sjömanshusen enligt §§ 20 och 21 samma reglemente. Hyresafgifterna uppgingo 1884 till 54,974 kronor.

Både arbetareförsäkringskomitén och sjöfartsnäringskomitén hafva framhållit, att sjömanshusens verksamhet kunde anses lika så angelägen i statens som i sjöfartsnäringsens och i sjöfolkets intresse. Då en del af dem tillkommande göromål afsåge rena statsförvaltningsändamål, syntes det obilligt, att redare och sjömän sjelfve måste bekosta sjömanshusens hela förvaltning, något, hvartill motsvarighet icke förekomme inom andra näringar. I hufvudsaklig öfverensstämmelse med förstberörda komité hemstälde därför sjöfartsnäringskomitén »att till sjömanshusens förvaltning måtte lemnas bidrag af statsmedel efter de närmare grunder, som af Kongl. Maj:t kunna prövas lämpliga». Härigenom skulle, fann komitén, sjömanshusen sättas i stånd att använda så mycket större del af sina inkomster till understöd åt sjöfolk, hvarigenom inderikt en viss fördel bereddes sjöfartsnäringsen.

För inskrifning af sjöfolk är sjömanshusdirektionerna tillerkänd allenast en godtgörelse af 6 kronor för hvarje fullt hundratal värnpligtige, som införes i inskrifningslistorna.

Angående tonafgifts beräkning och beloppet deraf föreslås icke några ändringar i det af kommerskollegium den 22 december 1892 afgifna utlåtande med förslag till nytt sjömanshusreglemente. Deruti har dock kollegium äfven framhållit behovet af statsbidrag till sjömanshusen och, lika med arbetareförsäkringskomitén, ifrågasatt sådant till 30,000 kronor eller omkring en tredjedel af sjöfartens bidrag i afgifter för fartyg. Frågan härom är oafgjord.

I sammanhang härmed torde utskottet böra erinra, att äfven frågan om sjöfolks pensionering är fortfarande på pröfning^s beroende.

Hamnafgifter.

Ett annat slag af allmänna afgifter å sjöfarten är *hamnafgifter*, hvilka enligt grunder, bestämda i nådiga bref den 15 januari 1864 och den 4 februari 1870, på förslag af vederbörande, fastställas af Kongl. Maj:t. De utgå dels för fartyg dels för varor, och beräknas hamnafgift för fartyg efter fartygets drägtighet. De genom dessa afgifter inflytande inkomster skola i främsta rummet användas till det ändamål, som med deras åläggande egentligen åsyftats, nemligen handelns och sjöfartens nytta och fördel. Och äro föreskrifter meddelade, som måste anses åsyfta, att dessa afgifter icke skola utgå med högre belopp, än som för hamnarnes underhåll och omkostnaderna för hamnväsendet påkallas.

I de till kommerskollegium år 1888 afgifna yttranden angående sjöfartsnäringens tillstånd framhölls, att genom hamnafgifter å varor med flera kostnader i hamnarna varutransporten sjöledes icke obetydligt fördyrades i jämförelse med transporten å jernväg, hvarvid inga liknande afgifter utginge. De utgifter, kommunerna esomoftast iklädt sig för en jernväg, betäcktes genom de allmänna skatterna.

Sjöfartsnäringens komitéen ansåg sig emellertid icke kunna framlägga förslag till omreglering af dessa afgifter, som måste bero af förhållandena på hvarje särskild ort.

Enligt frilagers- och frihamnskomitéens betänkande uttalade sig de lokala frihamnskomitéerna i Stockholm, Göteborg och Malmö på gifven anledning äfven om hamnafgifternas nedsättning och beräkning af hamnafgifterna för fartyg efter lossadt och lastadt tonnage, och de antogo, att, derest frihamn komme till stånd, kommunerna skulle vara villiga att göra alla de uppoffringar och lättnader i afseende å dessa afgifter de funne möjliga. Frilagers- och frihamnskomitéen fann samma skäl, som den anført beträffande fyr- och båkaafgifterna, gälla hamnafgifterna för fartyg. Om afsedt gagn skulle kunna af frihamnen vinnas, borde dessa göras så lindriga som det, med hänsyn till för handen varande behof af inkomster för hamnväsendet, vore möjligt, och borde äfven de antingen bestämmas att utgå efter lossadt och lastadt tonnage, eller ock omföras till en varuafgift. Äfven har hamnafgifternas beräkning efter annan grund än den gällande varit föremål för särskilda framställningar, hvarom skall nedan förmälas.

Ett exempel derpå, att äfven hamnafgifterna kunna så regleras, att de bidra till att neutralisera den hämsko på vår direkta sjöfart och handel å aflägsnare länder, som påläggas den särskildt af vårt

afskilda läge, erbjuder gällande hamntaxa för Göteborg, som medgifver afdrag å hamnafgifter för fartyg, som med direkt last ankomna från eller afgå till angifna, mera aflägsset liggande hamnar.

Hamnafgifter för fartyg om mer än tio ton hafva under tioårsperioden 1887—1896 uppburits med:

År	Segel- och ångfartyg:		Afgifter i in- och utrikes fart tillhopa:	Deraf i utrikes fart:		
	antal ankomna och afgångna.	tontal.		segelfartyg	ångfartyg	summa.
			kronor	kronor	kronor	kronor
1887.....	229,688	25,798,913	1,302,091	259,927	519,091	779,018
1888.....	217,214	25,631,250	1,332,986	219,905	548,934	768,839
1889.....	231,000	28,272,842	1,427,157	281,801	592,109	873,910
1890.....	238,490	29,585,940	1,479,470	280,892	608,281	889,173
1891.....	226,578	28,889,509	1,510,278	278,263	655,588	933,851
1892.....	234,948	30,205,799	1,524,706	273,170	653,649	926,818
1893.....	231,600	31,086,414	1,537,129	258,067	672,893	930,960
1894.....	254,428	34,130,854	1,666,415	243,443	746,331	989,774
1895.....	247,037	32,981,113	1,592,649	223,268	703,692	926,960
1896.....	269,482	36,291,087	1,684,615	238,807	750,819	989,625

Med afseende å ett med hamnafgifterna nära likställt slag af sjöfartsafgifter, *grundpenningarna*, som utgå för begagnande af de vid vissa lastageplatser åvägabragta anstalter för sjöfartens bekvämlighet, har Kongl. Maj:t enligt nådiga bref af den 11 oktober 1895 med flera, vid fastställelse af taxorna ställt afgiftens storlek i visst beroende af den omfattning, hvori fartyget lastar, i det att afgiften nedsättes till hälften för fartyg, som ej lasta större rymd, än som motsvarar hälften af fartygets afgiftspligtiga tontal.

En börda å svenska fartyg, hvaråt sjöfartsnäringskomitén äfven egnade uppmärksamhet, är, med föranledande jemväl af särskild framställning i ämnet på sin tid af Riksdagen, redan i hufvudsak aflyftad. Utskottet afser det förhållandet, att staten numera öfvertagit *kostnaden för sjöfolks hemförsörskaffning* i vissa fall. Enligt 66 och 98 §§ sjölagen skola dessa

Sjöfolks hemförsörskaffning.

kostnader bestridas af allmänna medel, då svenske befälhafvares och sjömäns tjenstgöring å svenskt fartyg på utrikes ort upphört till följd deraf, att fartyget förolyckats, eller tagits af sjöröfvare, eller förklarats efter timad skada icke vara iståndsättligt, eller efter uppbringning förklarats för god pris och, då fartyget sist lemnade hamn, krigets utbrott ej varit der känt eller eljest befälhafvaren kunnigt. Och gäller detta under förutsättniag af reciprocitet äfven norske sjömän. De kostnader, som härigenom besparas rederierna, äro icke obetydliga. Erinras må, att rederierna dock hafva att fortfarande vidkännas, jemte dem enligt 90 och 93 §§ sjölagen åliggande kostnader för sjömäns sjukvård och begrafning, kostnader för sjömäns hemförskaffning, förutom i ofvan omförmälda fall, äfven i andra, då hemsändandet kan hafva blifvit nödigt på grund af omständigheter, som rederiet icke haft magt att förebygga.

Men andra utvägar än lättnader i de å sjöfarten hvilande afgifter och pålagor erbjuda sig, då det gäller att finna medel till sjöfartsnäringsens höjande.

Inteckning i fartyg.

I första rummet nämner utskottet dervid medgifvande af rätt till *inteckning i fartyg*. Detta önskemål fick sitt första uttryck i en resolution af det år 1883 i Göteborg samlade första nordiska sjöfartsmötet, som, jemlikt fattadt beslut, jakande besvarade den dervid uppställda frågan: »kan det anses för sjöfarten fördelaktigt och i allmänhet lämpligt att i lag medgifves inteckningsrätt i fartyg?»

Komiterade för utarbetande af ny sjölag upptogo frågan och ifrågasatte medgifvande af detta hypotek i sammanhang med införande af ett ordnad fartygsregister. I ämnet uppgjorde de förslag till särskild lagstiftning, hvartill i förslaget till sjölag lemnades hänvisning. Komiterade stälde sig emellertid ganska ljumma för sjelfva saken. De yttrade bland annat, att, »om än fartyg bättre än de flesta andra lösören lämpade sig för hypotisering, det å andra sidan icke kunde förnekas, att fartyg i allmänhet måste blifva ett ganska osäkert hypotek». Af anförda skäl måste man gifva vissa fordringar — t. ex. för bodmerilån, för skada genom sammanstötning, för bergarelön — företräde framför hvarje lån, för hvilket fartyget på grund af inteckning häftade. En enda olycka kunde ådraga fartyget förbindelser, som motsvarade hela dess värde, och sålunda gjorde hypoteket värde-

löst. »Det är gifvet», fortsatte komiterade, »att fartygshypoteket derför icke egnar sig att blifva hvad man kallar ett 'bankpapper'. Den säkerhet, det gifver, kan aldrig blifva något mer än en förstärkning af den *personliga* kredit, fartygets egare åtnjuter, det kan aldrig blifva ett sjelfständigt underlag för kredit. Borgenären måste ega visshet, att rederirörelsen väl och försigtigt bedrifves; att befälhafvaren icke lemnas utan nödiga medel på främmande ort, så att han nödgas upptaga lån mot säkerhet i fartyget; att ej genom kontraktsbrott eller skadegörelse en ersättningsskyldighet ådrages rederiet, hvilken i väsentlig mån uppslukar fartygets värde; slutligen att fartyget ständigt hålles försäkradt, och att försäkringsvilkoren icke öfverträdas. Endast under förutsättning, att kreditinstitut finnas, hvilka äro i tillfälle utöfva erforderlig kontroll i berörda hänseenden, kan en nämnvärd användning af fartygshypoteket såsom kreditmedel för rederinäringen såsom sådan förväntas.»

Sjöfartsnäringskomitén, som äfven behandlade ämnet, åberopade detta sjölagskomiterades uttalande och höll på grund af anförda skäl före, att medgifvande af in-teckningsrätt i fartyg, äfven om det i några fall kunde visa sig vara till fördel, icke i det stora hela lände sjöfartsnäringsn till det gagn, man åsyftat, eller att tillföra densamma billigt och rikligt kapital, utan att detta mål bäst ernåddes just genom bildande af aktiebolag för rederiföretag. Mot komiténs uttalande härom reserverade sig herr Brodin, som ansåg in-teckningsrätt i fartyg kunna vara af stor betydelse för sjöfartsnäringsn. Han lade vikt på, att det numera för rederirörelsens framgångsrika drifvande fordrades större och dyrbarare fartyg än förut, och då kostnaden för ett stort tidsenligt fartyg vore högst betydlig, vore önskvärdt, om redaren hade möjlighet att genom in-teckning i detsamma kunna, när så påfordrades, använda det såsom hypotek. Detta hypotek kunde blifva lika säkert som in-teckning i fastighet, om fartyget vore försäkradt ej blott för vanlig sjöfara, utan äfven för all annan skada och förlust, hvilken ytterligare försäkring skulle kunna ernås genom en assurancesförening redarne emellan. Vilkoren för lån mot in-teckning i fartyg borde i sådant fall kunna blifva lika billiga som för andra lån mot in-teckning; och borde, enligt hans mening, dylika lån, helst med amortering, kunna utlemnas af riksbanken eller från någon för ändamålet bildad allmän fond.

Kommerskollegium förhöll sig temligen afvisande mot saken, och stödjande sig på yttranden af vissa handels- och sjöfartsnämnder samt hvad komiterade sjelfva anfört, ansåg kollegiet det icke böra ifrågakomma att medgifva denna rätt utan att dessförinnan en fullständig

utredning förelåge derom, att från affärsvärldens synpunkt ett verkligt behof förefunnes att inrätta detta institut. Funnes icke ett sådant behof jemte utsigt att hypotek i fartyg skulle vinna någon afsevärd kredit, borde en lagstiftning i ämnet visserligen icke vidtagas, då lagen icke borde söka framtvinga nya kreditvägar, utan dess uppgift borde vara att allt efter affärslivets kraf reglera och gifva rättsskydd åt de legitima kreditförhållandena, hvilka faktiskt trängt sig fram och vore en förutsättning för affärernas sunda utveckling. Kollegium framhöll också, att sjöfartsmötets uttalande 1883 vore det enda offentliga i syfte af inteckningsrättens medgifvande.

Vid sjölagsförslagets behandling i högsta domstolen funno sig fyra ledamöter, under hänvisning till kommerskollegiets uttalande, »för det närvarande sakna skäl att tillstyrka införande i vår rätt af ifrågasvarande kreditinstitut;» en ledamot hemställde att, då förslag till den särskilda lagstiftning, hvartill paragrafen i sjölagen hänvisade, icke förelåge till granskning, denna paragraf måtte utgå, och två andra ledamöter erinrade vid denna paragraf, att någon särskild lagstiftning angående inteckning i fartyg ännu icke förefunnes. En ledamot uttalade särskildt, att detta rättsinstitut syntes ingalunda komma att väl harmoniera med grunderna för den gällande allmänna lagens stadganden i 17 kap. handelsbalken.

Förslaget till lag om inteckning i fartyg framlades ej i Sverige; vederbörande departementschef förklarade sig, enligt det vid propositionen till 1891 års Riksdag med förslag till ny sjölag fogade utdrag af protokoll öfver justitiedepartementsärenden, sakna skäl att för närvarande förorda införandet af berörda rättsinstitut. Vid sådant förhållande behöfde ej heller förslaget till lag om fartygs registrering behandlas enligt 87 § regeringsformen, och departementschefen framhöll, att införandet af inteckningsrätt i fartyg skulle i väsentlig mån förändra karakteren af registreringen af fartyg, i det denna skulle ordnas med särskildt hänsyn till registrets uppgift att jemväl utgöra grundval för sagda rätt och till följd deraf komma att iklädas former, hvilka för de registreringspligtige blefve mera betungande än eljest vore behöfligt.

Förordning angående registrering af svenska fartyg utfärdades derefter i administrativ väg den 27 november 1891, dervid kommerskollegium blef registreringsmyndighet. Det torde hafva varit hufvudsakligen med afseende å en blifvande lagstiftning om inteckning i fartyg, som en af andra skäl säkerligen icke tillräckligt motiverad registreringspligt ålades äfven fartyg i inrikes fart.

I Danmark tillkom emellertid den föreslagna inteckningslagstift-

ningen 1892. Inteckningsrätt i fartyg är likaledes medgifven i Finland och de flesta sjöfartsidkande länder. I Norge har det framlagda förslaget deremot icke genomförts.

Vid det fjerde nordiska sjöfartsmötet i Stockholm 1897 återupptogs frågan om, huruvida införande af teckningsrätt i fartyg vore önskvärd för den nordiska sjöfartsrörelsen. Inledaren såg skälet till, att förslaget i ämnet icke upphöjts till lag, i det bristande intresse för lagen hos de i landets lagstiftning deltagande myndigheter, för hvilka sjöfartens intressen vore i allmänhet ett ganska främmande gebit, så att de reformer, som genomfördes på detta område, i viss mening måste tvinga sig fram. Han påpekade, att lagstiftningen kunde vara lämplig och behöflig äfven hos oss, äfven om frågans innebörd ej vore af den omfattande vikt, man från början säkerligen velat tillmäta den, och syntes man hafva skäl att härvid utgå från den synpunkten, att *allt*, som äfven i någon mån kunde befrämja en för de skandinaviska folken så viktig näring som sjöfarten, borde göras, såvida ej särskildt kraftiga skäl talade mot de åtgärder, som ställes i fråga.

Bland de uppträdande talarne yttrade sig de fleste för teckningsrätten, som ansågs kunna blifva ett medel för rederirörelsens höjande, om ock rättsinstitutets betydelse icke på alla håll sattes så synnerligen högt. En talare framhöll, att i allt fall en fartygsinteckning skulle blifva af större värde än det en ångbåtsaktie nu egde. Det meddelades äfven att man i Danmark och Finland icke egde ogynsam erfarenhet om verkningarne af detta institut. Å andra sidan framkommo åtskilliga betänkligheter mot lagstiftningen, gående derpå ut, att man icke borde uppmuntra spekulation i en näring, som för närvarande icke lönade sig, att fartygsregistreringens nuvarande centralisation ej vore lämplig för teckningsrättens införande; att teckning i äldre fartyg ingalunda skulle vara till fromma för näringen, hvarför medgifvandet borde inskränkas till att afse nya fartyg och för viss kortare tid, m. m.

Utan votering beslöt mötet uttala, att det »vidhåller den af 1883 års nordiska sjöfartsmöte uttalade uppfattning, att en genom lag beredd möjlighet att medelst teckning i fartyg tillföra rederirörelsen kapital, är för sjöfarten i de nordiska länder, i hvilka detta rättsinstitut ännu icke är infördt, önskvärd», samt uppdrog åt styrelsen för nordisk skeppsredareförening att i ämnet göra framställning till de förenade rikenas regeringar.

En annan viktig fråga, hvaråt sjöfartsnäringskomitén egnade den lifligaste uppmärksamhet och om hvilken äfven motionären erinrat, är den om *direkt understöd af staten för sjöfartsnäringens upphjelpande.* *Staterunderstöd*

Komitén ansåg, att de af komitén framlagda statistiska data till fullo visade, huru föga tillfredsställande vårt lands handelssjöfart i jämförelse med flera andra nationers de senare åren utvecklats sig och särskildt huru den svenska handelsflottan inom den större transoceaniska fraktfarten förlorat sin förra ställning. För att i dessa förhållanden åstadkomma en ändring till det bättre kunde icke vara tillräckligt att borttaga eller nedsätta en eller annan å sjöfarten hvilande pålaga, utan vore kraftiga åtgärder för visso af nöden. Det syntes komitén angeläget, att staten, för att återväcka intresset för sjöfartsnäringen och höja den ur dess betryckta läge, egnade den en större omvårdnad än hittills. Påpekande att andra stora industrigrenar, liksom jordbruket och bergshandteringen äfvensom våra jernvägar, sedan länge på flerfaldigt sätt och under olika former kommit i åtnjutande af statsunderstöd, ansåg komitén det så mycket mindre opåkalladt, att jemväl sjöfartsnäringen undfinge något dylikt understöd, som medel dertill kunde helt och hållet eller åtminstone till väsentligaste del beredas genom inkomsten af å sjöfarten hvilande afgifter, som inginge till statsverket. Sjöfarten vore ock mer än andra näringar betungad med mångfaldiga afgifter för olika ändamål, hvilkas afskaffande af olika skäl icke kunde komma i fråga, och därför i sin mån gjorde det önskvärdt att bereda den svenska sjöfartsnäringen ett direkt understöd.

Komitén upptog derefter till granskning de olika utvägar, som härvid erbjöde sig. En form vore subventioner till regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och utlandet. Komitén, som i särskildt utlåtande tillstyrkt sådan subvention för en linie till Argentina, ansåge dock denna form icke blifva af så stor betydelse för sjöfartsnäringen såsom sådan, som icke så mycket mer för handeln och industrin. En annan utväg, låneunderstöd för rederiföretag, funne komitén i praktiskt afseende mindre användbar. Komitén ansåge, att saken måste ordnas efter mera allmängiltiga regler, så att en hvar, hvilken uppfylde de i lag stadgade förutsättningar, jemväl dermed vore berättigad till erhållande af statens understöd, och hade därför upptagit förslaget om *sjöfarts- eller seglationspremier*, ett system, som innebure, enligt komiténs mening, det lämpligaste sättet att bispringa sjöfartsnäringen samt höja intresset för densamma. Hufvudsakligen borde premieringen afse den del af handelssjöfarten, som senare åren stått mest tillbaka, den större transoceaniska fraktfarten, hvarför den borde gälla fartyg af en viss storlek, som ginge i utrikes fart, hvaremot den inrikes sjöfarten icke borde blifva delaktig af premieringen. Berättigade att åtnjuta premier skulle enligt det förslag, komitén uppgjorde, vara

svenska fartyg, som icke vore öfver tio år gamla och hvilka hade en afgiftspliktig dräktighet, ångfartyg af minst 350 ton och segelfartyg af minst 150 ton. Premien skulle utgå med ett visst belopp för i Sverige nybyggda fartyg, högre för jern- och stålfartyg än för andra fartyg, samt beräknadt för ton af fartygets afgiftspliktiga dräktighet och antalet af tillryggalagda nautiska mil. För hvarje på det första premieringsåret följande år skulle premien minskas med 10 procent. Den egentliga premieringstiden för nybyggda fartyg skulle således enligt förslaget vara under tio år och skulle under de derpå följande tio åren premier utgå endast för äldre fartyg. För nationaliserade, i utlandet inköpta ångfartyg eller segelfartyg af jern och stål skulle premier ock åtnjutas men endast till hälften af beloppet för i Sverige byggda fartyg. För förslagets enskildheter i öfrigt torde här icke behöfva redogöras.

Beträffande kostnaderna för premieringen, beräknade synnerligen högt, antog komitén dessa kunna uppgå till i allt 11,178,750 kronor eller i medeltal under 20 år 558,937 kronor 50 öre. Dessa kostnader, som väl månne synas ganska dryga, måste dock, funne komitén, erkännas vara ringa i betraktande af den utveckling af den svenska handelsflottan och det svenska skeppsbyggeriet, som de förutsatte och hvilken utveckling skulle hafva ökat värdet af vår handelsflotta med, efter hvad man kunde beräkna, mera än 60 millioner kronor. För bestridande af kostnaderna för premiering af i Sverige byggda fartyg föreslog komitén, såsom ofvan nämnts, lastpenningarna. För premiering af från utlandet köpta fartyg afsåg komitén de då bestående, år 1888 pålagda tullafgifterna för fartyg. Skulle dessa tullar, såsom numera också skett, borttagas, syntes det komitén icke finnas tillräckliga skäl att låta sjöfartspremier utgå för fartyg, som inköpts från utlandet, och bortfölle premierna för sådana, ansåge komitén det kunna ifrågasättas att sänka premierna för i Sverige byggda fartyg till hälften, hvarigenom inkomsten af lastpenningarne skulle blifva så mycket mer tillräcklig för premieringen.

Med afseende å särskild fråga om byggnadspremier för fartyg, hemställde komitén, under förutsättning att dess förslag till sjöfartspremier blefve godkänt, om rätt till restitution af erlagd tull för materialier och förnödenheter, dels till förbyggnad och reparation för svenska och utländska fartyg öfver 40 ton, dels äfven vid nybyggnad af sådana fartyg, om de byggas för utländsk räkning eller nybyggda säljas till utlandet, samt om de byggas för svensk räkning och understiga minimिताlet för premiering.

För den händelse åter sjöfartspremier icke blefve hos oss införda, hemställde komitén om, förutom fartygstullens upphäfvande, *dels* tullfrihet eller, alternativt, restitution af erlagda tullavgifter för materialier och förnödenheter för fartygets förbyggnad eller reparation, *dels ock* premier för nybyggnad af fartyg med vissa belopp för ton, olika allt efter fartygets material, eller alternativt tullfrihet, eller, om ej heller detta kunde godkännas, restitution af erlagd tull för materialier och förnödenheter till fartygs nybyggnad.

Komiténs ordförande, landshöfdingen Bergström, reserverade sig emot det alternativa förslaget om byggnadspremier, men han förklarade sig öfvertygad att införandet af sjöfartspremier vore det verksammaste, för att icke säga det enda verksamma medlet att upphjelpa Sveriges tynande sjöfartsnäring och gifva en kraftig impuls åt den svenska handelsflottans förökande och förseende med tidsenliga fartyg, framför allt stora ångfartyg af stål och jern. För den händelse sjöfartspremier ej komme till stånd, inskränkte han sig dock till att hemställa om fartygstullens upphäfvande och tullfrihet för materialier och förnödenheter för fartygs nybyggnad, förbyggnad eller reparation samt utrustning.

En annan reservant, herr Brodin, som ansåg naturligare, att komitén i första rummet föreslagit fartygstullens afskaffande, fann billigt, att, då nedsättning i de på sjöfarten hvilande pålagor icke kunde förordas, en del af hvad sjöfartsnäringen sålunda betalade i en eller annan form återginge till densamma, och att från denna synpunkt systemet med föreslagna sjöfartspremier kunde vara att förorda.

Kommerskollegium hemställde i underdånigt utlåtande af den 1 december 1891, att förslaget till sjöfartspremier icke må till vidare åtgärd föranleda. Sedan dåmera fartygstullens borttagande beslutits och restitution för fartygs materialier och förnödenheter medgifvits, komme ej ringa fördel att beredas sjöfartsnäringen i jemförelse med hvad förhållandet under de då senaste åren varit, och det ansågs icke vara för handen giltig anledning att då taga i närmare öfvervägande, huruvida sjöfartspremiers införande kunde böra ifrågakomma, helst, enligt hvad Riksdagen äfven antydt, beträdandet af en dylik väg alltid måste af åtskilliga orsaker förefalla ganska betänklig.

Till sjöfartsgebitet höra äfven vissa *andra af sjöfartsnäringskomitén berörda viktiga frågor*, som kunna anses tillhöra motionens räckvidd och som afse dels sjelfva fartyget, dels dem, som handhafva detsamma.

Så framhöll sjöfartsnäringskomitén önskvärdheten deraf, att understöd af allmänna medel bereddades dem, som ville i främmande länder inhemta fullständigare kunskaper i *skeppsbyggeri*. För beredande af medel, bland annat, till reseunderstöd åt dem, som egnade sig åt detta yrke, föreslog Kongl. Maj:t 1894 Riksdagen att till 15,000 kronor höja anslaget å 5,000 kronor till »reseunderstöd åt teoretiskt och praktiskt bildade tekniker, som icke egna sig åt bergshandteringen». Riksdagen anvisade emellertid blott 10,000 kronor, med hvilket belopp anslaget sedan utgått.

Vidare hemställde sjöfartsnäringskomitén, att på offentlig bekostnad måtte utgifvas dels en periodisk skrift, innehållande redogörelse för de författningar, som i främmande länder gälla i fråga om de med handelsjöfarten i samband stående förhållanden, dels ock en handbok öfver hvad fartygsbefälhafvare i svenska och främmande hamnar i synnerhet har att iakttaga beträffande fartyg och frakt.

Enligt hvad inhemtats är denna fråga, hvaröfver kommerskollegium yttrade sig den 4 december 1891, icke afgjord, så vidt den ej kan anses hafva, åtminstone hvad dess förra del beträffar, förfallit till följd af utgifvandet med statsunderstöd af tidskriften »Svensk Export».

En fråga, som till sitt syfte står på gränsen mellan de båda hufvudområdena af den föreliggande motionen, är den om *sjöfartsavgifters beräkning efter lossadt och lastadt tonnage*.

Härom hafva, såsom i det föregående meddelats, vid flera tillfällen framkommit förslag. Dervid har man naturligen utgått från den synpunkten, att, då numera större fartyg användas och dessa i våra hamnar icke kunna intaga fulla laster, sjöfartsavgifternas erläggande efter fartygets drägtighet utan hänsyn till myckenheten af lossade och lastade varor är alltför betungande och verkar afhållande från att i svenska hamnar intaga lastfyllnad eller der aflemna delar af laster. Af våra avgiftsberäkningsgrunder skulle alltså följa, hvad faktiskt också är förhållandet, att vår varuomsättning med aflägsnare länder i hufvudsak verkställes sålunda, att varorna från svenska hamnar endast föras till något af de större skeppningscentra i Europa, der de efter omlastning fortskaffas vidare, och på samma sätt i motsatt riktning. Den direkta utrikes sjöfarten i svenska hamnar varder härigenom hufvudsakligen inskränkt till fart på våra närmaste farvatten. Den meddelade

statistiken gifver i detta afseende ett utslag, som ej kan misstydas, då deraf konstateras, att vår direkta sjöfart till mer än 90 procent är begränsad till Östersjö- och Nordsjöområdena.

Beträffande olägenheterna af det på grund häraf nödiga omlastningstväanget hafva de af motionären framhållits. De bestå i — förutom högre frakter — tidsförlust, magasinerings- och omlastningskostnader, risk af skada å godset, svårighet att uppgöra leveranser på bestämd tid, godsets ommätning i den främmande hamnen med flera dylika, lätt insedda faux frais, som tynga våra konkurrensvilkor.

Krafvet på direkta transoceanal linier är därför nära förbundet med frågan om grunderna för sjöfartsavgifternas beräkning, och i båda dessa frågor måste våra exportörer, som alltmera tvingas att uppsöka de transoceanal afsättningsfälten, om hvilka liflig ekonomisk täflingskamp just nu är rådande, och våra köpmän, som handla med kolonialvaror, vara på det lifligaste intresserade.

I förevarande fråga möter man från 1894 ett kraftigt uttalande från en i Göteborg tillsatt komité för afgifvande af förslag till ändring i gällande bestämmelser beträffande tullbehandling af varor vid import och export. Komitén angaf, »såsom ett väsentligt hinder för utvecklingen af vår handel, de dryga afgifter till stat och kommun, hvilka i svenska hamnar skola utgöras af fartyg och varor; och anförde i sådant afseende, bland annat, att för att kunna draga en del af den utländska varutrafiken till våra hamnar erfordras ej allenast, att desamma kunna täfla med de utländska i afseende på väl inrättade tullupplag och öfriga beqväma anordningar för varutrafiken, utan äfven och kanske i ännu högre grad, att afgifterna för begagnande af våra hamnar ej vore för höga i jemförelse med afgifterna i sådana närbelägna utländska hamnar, från hvilka konkurrens med våra vore att befara; att ifrågavarande afgifter, vare sig de utginge af fartyg eller varor, vid beräkningen af fraktkostnaden spelade en icke oviktig rol; att på grund häraf i vår tid med dess högt uppdrifna konkurrens inom handel och sjöfart en höjning och sänkning af samma afgifter kunde vara af afgörande betydelse för en orts eller ett lands handelsrörelse; att skeppsumgälderna vore väsentligen större i svenska hamnar än i med dem konkurrerande utländska; att den hos oss begagnade grunden för beräkningen af dessa umgälder, nemligen fartygets hela afgiftspligtiga dräktighet, vore synnerligen ogynsam, särskildt för större från aflägsna hamnar kommande fartyg, enär dessa fartyg i regel ej vore i tillfälle att i svensk hamn lossa eller intaga full last, hvartill kommer, att samma fartyg ej heller kunde hinna att så ofta under ett kalenderår besöka svensk hamn, som

för åtnjutande af i lag medgifven befrielse från fyr- och båkafgifter vore erforderligt; äfvensom att då fartyg, gående mellan danska och svenska orter vid Öresund, äro befriade från lastpenningar och fyr- och båkafgifter, samt Danmark, som saknade motsvarighet till våra lastpenningar, numera äfven, i sammanhang med öppnande af frihamnen i Köpenhamn, upphäft den fyr- och båkafgiften motsvarande skibsfafgiften för ingående fartyg, den varutrafik till och från vårt land, som genom Köpenhamn och de svenska Öresundshamnarne förmedlas, befriats från erläggande af afgifter, som fortfarande skola utgöras af den exempelvis öfver Göteborg gående utländska varutrafiken.

Redan äro nämnda de uttalanden i enahanda riktning, som gjorts af frilagers- och frihamnskomitén beträffande fyr- och båkafgifter och hamnafgifter samt embetsverkens hänvisande på behovet af en föregående utredning om möjligheten och lämpligheten häraf. Men äfven i särskilda framställningar har frågan berörts. Om båda dessa har motionären i korthet erinrat. Den ena gjordes af skeppsklarerarefirmorna Borlind, Bersén & C:o i Göteborg och Carl W. Boman i Stockholm, hvilka företrädde firman A. C. de Freitas i Hamburg, som hade för afsigt att anordna två nya ångbåtslinier, en Östersjön—Brasilien och en Östersjön—La Plata-staterna, och dervid anlöpa Göteborg samt eventuelt Stockholm. Framställningen utmynnade i en hemställan att för de firmans ångfartyg, hvilka upprätthölle förbindelse å sagda linier, nedsättning i afgifterna till svenska statsverket vid anlöpande af Stockholms och Göteborgs hamnar måtte på det sätt beviljas, att lotspenningar, fyr- och båkafgifter samt lastpenningar på sådana in- som utgående äfvensom afgifter till sjömanshusen beräknades och erlades icke efter registertonnage utan efter tontalet af för hvarje gång i hamn intagen och lossad last.

Häröfver afgåfvos yttranden af handels- och sjöfartsnämnderna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg, hvilka samtliga liffigt uttalade sig för behovet af åstadkommande af direkta förbindelser mellan Sverige och Sydamerika och äfven samtliga ansågo företaget förtjent af understöd, dervid stockholmsnämnden tillstyrkte bifall till framställningen på de vilkor och under de bestämmelser, Kongl. Maj:t kunde finna skäl föreskrifva, göteborgsnämnden ansågo lättnader kunna, på sätt begärts, beredas genom eftergift af fyr- och båkafgifterna och lastpenningarna och uppstälde vilkoret, att fartygen här ej finge lossa eller lasta annat gods än sådant, som vore intaget i eller bestämdt till utomeuropeiska hamnar, malmönämnden tillstyrkte den begärda afgifts-nedsättningens beviljande, men helsingborgsnämnden framhöll, att frågan

vore ett ärende, som tillhörde Riksdagens handläggning och fordrade en allmännare och fullständig utredning.

Reservanter inom stockholmsnämnden biträdde principiellt förslaget om att fartyg erlade afgifter endast efter det tontal, som lastades eller lossades, men höllo före, att denna förmån borde gälla lika för alla fartyg. De framhöllo att ett medgifvande af de afsedda förmånerna åt utländskt rederi skulle ställa i ofördelaktigare läge de inhemska rederier, som, så vidt ej frågan vore om fulla trälaster med barlastjern, nu besörjde varubyttet med Brasilien och La Plata-länderna genom lägenheter på Antwerpen och andra platser, derifrån godset vidare ut- och hittransporterades.

Exportföreningens styrelse skildrade bjert olägenheten af det rådande omlastningstväanget och framhöll direkt förbindelse med Argentina och Brasilien såsom ett bestämdt vilkor för en stor och lönande afsättning af svenska varor på denna verldsdel. Under nuvarande förhållanden vore det synnerligen svårt, om ej rent af omöjligt för svenska industriidkare att på dessa marknadsfält inlåta sig i täflan med nationer, som dit egde reguliera, delvis subventionerade ångbåtslinier. Styrelsen tillstyrkte de lindringar, som å statsverkets sida kunde lämpligen åstadkommas i den af sökandena angifna rigtning.

Kommerskollegium uttalade sig äfven för angelägenheten af en direkt förbindelse med Sydamerika och fann äfven fordran på statens understöd härvid berättigad, men ansåg sig böra afstyrka den föreliggande framställningen, bland annat, på den grund att det icke vore tillrådligt att i ett särskildt fall lemna tillstånd till sjöfartsafgifternas beräknande efter en annan grund än den i allmänhet gällande. Frågan om möjligheten och lämpligheten af vissa allmänna sjöfartsafgifters beräknande efter lossadt och lastadt tonnage syntes kollegium väl värd att undersökas. Kollegium ansåge det ock kunna ifrågasättas, om icke lämpligt vore att upptaga till förnyad pröfning frågan från år 1890 om statsunderstöd för direkt, regulier förbindelse med Sydamerika.

Framställningen blef härefter af Kongl. Maj:t afslagen.

En annan liknande framställning är den, som för »Det ostasiatiska kompani» i Köpenhamn gjorts genom Aug. Leffler & Son i Göteborg och hvilken torde få anses afse att från Sverige tillvinna trafik för Köpenhamns frihamn. Bolagets fartyg, som skulle upptaga regulier förbindelse mellan Köpenhamns frihamn och Ostasien, skulle på så väl ut- som hemresa anlöpa Göteborg, under förutsättning att befrielse från sjöfartsafgifter till både staten och kommunen kunde erhållas eller dessa sålunda nedsättas, att de behöfde erläggas endast för hvad som

der lastades eller lossades. Det vore omöjligt att, om afgift måste erläggas å hela tonnagen med fartygen, som lastade 6,000 ton och mätte 3,000 ton netto, anlöpa Göteborg, der till en början endast några hundratal ton kunde påräknas. Exportföreningens styrelse framhöll i afgifvet yttrande åter olägenheten af omlastningstvånget och erinrade att, om vi skulle afvakta ett svenskt initiativ i denna väg, vi torde få vänta så länge, att vi löpte fara att komma för sent för deltagande i den rastlösa verksamhet, som för närvarande utvecklades af våra konkurrenter i och för tillgodogörandet af den ostasiatiska och specielt den kinesiska marknaden.

Handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg har betonat, bland annat, att äfven i de aflägsna trakter af verlden, hvarom här vore fråga, marknad fans för vissa alster af svensk industri, att de stora afstånden beredde dervid de största svårigheter och att »ingen åtgärd torde vara i så hög grad egnad att undanrödja eller åtminstone minska dessa svårigheter som åstadkommande af *direkta* sjöfartsförbindelser med de ifrågasvarande handelsplatserna. De omlastningar i främmande hamnar, som utan sådana förbindelser äro oundvikliga, medföra, utom den dermed förenade tidsutdräkten, en så afsevärd ökning i transportkostnaden, att vissa slag af varor icke kunna bära densamma, utan exporten af dessa varor blifver omöjlig.»

Nämnden tillstyrkte ansökningen, så vidt anginge fyr- och båkafgifters och lastpenningars beräkning efter ofta nämnda grund. Hvad angår hamnafgift för fartyg, hvilken afgift i Göteborg är bestämd till 10 öre (vintertid 20 öre) för hvarje ton af dräktigheten hos de fartyg, hvilka ankomma från eller afgå till utrikes ort, med nedsättning i sistberörda afgift med en tiondedel för fartyg, som *med direkt last* ankommer från eller afgår till hamn vid Svarta hafvet, Medelhafvet öster om Korfu eller hamn utom Europa med undantag af de vester om Korfu belägna hamnar å Afrikas nordkust, fann nämnden synnerligen tillfredsställande, om ytterligare lindring deri kunde ske för de ifrågasvarande fartygen i den mån nedsättning bereddes i statsafgifterna.

Den i Göteborg tillsatta s. k. frihamnsberedningen har äfven uttalat sig för framställningen, liksom stadens drätselkammare, hvilka båda dock velat utsträcka afgiftslindringen till alla de fartyg, hvilka endast med *direkt last* ankomma från eller afgå till sådana aflägsna hamnar, som i gällande hamnafgiftstaxa förutsättas för åtnjutande af tio procent nedsättning i sagda afgifter.

Yttrandena från Göteborg hafva dock ännu icke inkommit till kommerskollegium, hvars utlåtande är infordradt.

Af hvad utskottet sålunda inhemtat och meddelat framgår, att frågan om vissa fartygsavgifters beräkning med hänsyn till myckenhet intagen eller lossad last lifligt omfattas inom våra större handels- och sjöfartssamhällen och af kommerskollegium framhållits såsom förtjent af utredning. Krafvet på direkta förbindelser med transoceanala länder är så bestämdt, att man inom sagda samhällen yrkat på dess tillgodoseende äfven af utländska företag.

Den föreliggande frågan om sjöfartsavgifternas beräkning har naturligtvis för oss med vårt läge och de mera begränsade varumängder, för hvilka vi söka skeppsrum, en betydelse, som den icke eger för de större länderna. Dock har man äfven der egnat uppmärksamhet åt saken, liksom framförallt i Danmark. Utskottet vill därför här meddela några uppgifter i afseende å tillämpningen af sagda beräkningsgrund i vissa främmande hamnar och länder.

I *Köpenhamn* erläggas i sjöfartsavgifter endast, i stället för hamnavgifter för inkommande fartyg i utrikes fart, en *varuavgift*, som beräknas efter 30 öre reg. ton af alla varor, som från frihamnen eller från utrikes orter införas i tullområdet, samt bolværkspenning med 16 $\frac{2}{3}$ öre efter bestufning af lossade och lastade varor, dock icke för mer än fartygets avgiftspliktiga dräktighet. För fartyg, liggande annorstädes än vid frihamnens bolværke, Toldboden och Inlandskajen, äro för bolværkspenning bestämdt ett minimum, motsvarande avgifter för en tredjedel af fartygets registertonnage. Qvarligger fartyg öfver sju dagar, erläggas bolværkspenning för hela avgiftspliktiga dräktigheten, och om de qvarligga öfver 21 dagar, är avgiften än högre. * I *Köpenhamns hamn*, frihamnen eller den äldre hamnen, är således bolværkspenning den enda umgälden för fartyg, ett förhållande, som skarpt kontrasterar mot avgifterna i svenska hamnar.

I *Frankrike* utgår skeppsklarerareavgiften i förhållande till mängden ombordtagna eller ilandförda varor. Äfven vid bestämmande af »droit de péage», en avgift som i vissa hamnar är ålagd till förmån för handelskamrarna, har man börjat taga hänsyn till skeppsladdningen. Så nedsettes avgiften i *Håvre* för delvis lastade fartyg.

Vidare gälla numera äfven beträffande »droit de quai» avgiftsgrunder, enligt hvilka dessa avgifter utgå för ton af fartygets netto-

* Frilagers- och frihamnskomiténs betänkande: Öfversigt af lagstiftningen rörande tullupplag och frihamn i vissa främmande länder, samt Göteborgs frihamnsberednings ofvanberörda yttrande.

dräktighet med belopp, beroende af antalet intagna eller utlossade metriska ton af varor, eller

med 1 franc, om sagda antal öfverstiger hälften af nämnda dräktighet,

„ 50 centimes, om det uppgår till eller understiger hälften, men öfverstiger en fjerdedel,

„ 25 „ om det uppgår till eller understiger fjerdedelen, men öfverstiger en tiondedel,

„ 10 „ om det uppgår till eller understiger tiondedelen.

För öfrigt utgå de franska afgifterna efter fartygets dräktighet.

I *Lübeck* finnes ock en afgift bestämd att utgå efter fartygets lastmängd.

I *Holland* och *Belgien* utgå icke några allmänna sjöfartsafgifter efter denna grund. I den belgiska marinstyrelsen läser man till och med hafva kommit till det resultat, att en sådan afgiftsgrund antagligen skulle visa sig till stort hinder för utvecklingen af landets maritima intressen, en uppfattning, som visar behovet af en noggrann utredning, innan man i detta ämne kan bilda sig ett bestämdt omdöme.

Till förverkligande af det i motionen frambållna önskemålet, direkta transmarina och, väl förnämligast, transoceanica förbindelser, erbjuder sig äfven det medlet, att staten lemnar *subvention* för vissa ångfartygstrader. Detta är dock ett medel, som icke rigtar sig mot höjande af sjöfartsnäringens allmänna nivå, utan fast mera afser gynsamare konkurrensvilkor för utrikes handeln och de industrier, som arbeta för export, liksom för dem, hvilka behöfva hemta sina råämnen från aflägsna länder.

Statssubventioner.

Hos oss har, som bekant, fråga om statssubventioner för kommersiella intressens tillgodoseende flera gånger varit före. För närvarande torde utgå sådant understöd, utom i postalt syfte, endast för en svensk linie, den mellan Stockholm och Visby vintertiden, hvarför å handels- och sjöfartsfonden är anvisadt för hvarje med post fullbordad resa i båda riktningarne ett belopp af 200 kronor, jemte för postföringen andra medel. Linien Vestervik—Libau har varit subventionerad, men är det icke längre. Vid 1892 års riksdag förevar, på grund af kongl. proposition, förslag om subvention för regulier ångbåtsförbindelse med sydsvenska ångfartygsaktiebolagets ångbåtar mellan hamnar å Sveriges vestkust och engelska hamnar, hvarför begärdes 150,000 kronor att fördelas på tre år, men propositionen afslogs af Riksdagen i Första

Kammaren med 59 röster mot 49 och i Andra Kammarerna med 127 röster mot 35.

Beträffande särskildt frågan om direkta förbindelser med transoceaniska länder, erinrar utskottet om den framställning, som 1890 förelåg, afseende statens medverkan för åstadkommande af en direkt och regulier ångfartygsförbindelse mellan Sverige och sydamerikanska hamnar. Initiativet härtill togs af styrelsen för Sveriges allmänna exportförening, som i skrift af den 4 januari sagda år begärde, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, huruvida icke skäl förefunnes för proposition till Riksdagen om beviljande af ett förslagsanslag af högst 200,000 kronor för ändamålet. Öfver denna framställning afgaf kommerskollegium den 14 mars 1890 underdånigt utlåtande. Dervid framhöll kollegium bland annat, att ett tillgodogörande af den marknad, La Plata-länderna erbjöde, i den omfattning, hvartill densamma torde lemna tillfälle, icke syntes kunna ega rum, derest icke en direkt ångfartygsförbindelse emellan Sverige och ifrågavarande länder komme till stånd, samt att till följd af vissa anförda omständigheter det syntes vara grundad anledning att antaga, att utan statsunderstöd ett företag, afsedt att inleda och underhålla en dylik förbindelse, icke skulle komma till stånd. Kollegium tillstyrkte, att Kongl. Maj:t måtte bereda tillgång af statsmedel att under minst tre på hvarandra följande år till visst maximibelopp, ej öfverstigande den föreslagna summan, tilldelas det inhemska rederi, med hvilket efter anbuds infordrande och vederbörlig pröfning af inkomna anbud öfverenskommelse kunde på de för ändamålets vinnande fördelaktigaste vilkor träffas om underhållande af direkt ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Argentina.

Sjöfartsnäringskomitén, hvilken i sitt den 21 juni 1890 afgifna yttrande i ämnet likaledes understödde framställningen, betonade frågans betydelse ur handelns och industriens synpunkt. Någon framställning till Riksdagen blef emellertid icke gjord. Af det vid Kongl. Maj:ts nådiga proposition till 1892 års Riksdag angående statsverkets tillstånd och behof fogade utdrag af protokoll öfver civilärenden den 13 januari samma år inhemtas, att anledningen till nämnda förhållande varit den, att till följd af den i juli månad 1890 utbrutna revolutionen i Argentina svåra rubbningar i landets finansiella förhållanden inträffat och att ej så kort tid antoges förflyta, innan detta land, som säkerligen i en framtid skulle kunna bereda god afsättning åt våra fabriksalster, åter ernådde den stadga i finansielt afseende, som fordrades för att reguliera affärsförbindelser i större omfattning med detsamma kunde underhållas.

Saken kom således aldrig att slutligen prövas.

Sedan den tiden hafva, så vidt utskottet känner, andra framställningar om statssubvention, om man frånser två af motionären omnämnda, å utländska bolags vägnar gjorda ansökningar om ändrade grunder för beräkningen af visså sjöfartsavgifter, icke blifvit gjorda än en af motionären, herr Rettig, med flere personer i Gefle om understöd med 15,000 kronor årligen för anordnande af ångfartygsförbindelse mellan Gefle samt Finland och Ryssland. Denna framställning, som afstyrkts af exportföreningen, men hvaröfver kommerskollegium ännu icke afgifvit utlåtande, är således ännu oafgjord.

I fråga om statssubventioner i vissa främmande länder är utskottet i tillfälle att meddela några nyligen på gifven anledning till kommerskollegium inkomna uppgifter från våra konsuler.

I Frankrike beviljades enligt 1897 års finanslag af franska statskassan följande anslag till transoceanå ångfartygslinier, nemligen från Frankrike

till New-York, Vestindien och Mexiko.....	11,258,000 fr.
„ Indo-China och Japan	6,085,032 „
„ Australien och Nya Caledonien.....	3,107,936 „
„ Östra Afrika och Indiska Oceanen.....	1,924,640 „
„ Vestra Afrika	500,850 „

Såsom hufvudsakligt vilkor för dessa subventioners erhållande har föreskrifvits, att posten afgiftsfritt skall till fastställd tid befordras med nämnda linier. Vidare är bestämd en viss efter olika förhållanden afpassad minimihastighet, medan, å andra sidan, såsom för linien Le Havre—New-York, tillerkännas premier, derest denna fart öfverskrides.

Till subventionerade ångfartygslinier mellan Frankrike samt Europeiska och Medelhafshamnar uppfördes derjemte å franska budgeten för 1897 2,836,666 francs förutom i allmänna skeppsbyggnads- och seglationspremier 11,010,000 francs.

I Belgien utgår direkt statsbidrag endast för tre linier, nemligen till »Norddeutscher Lloyd» årligen 80,000 francs, jemte restitution af lotsavgifter för reguliera ångfartygsförbindelser mellan Bremen och Australien, och Bremen samt China och Japan och åter med anlöpande af Antwerpen samt till Deutsch-Australische Dampschiffs Gesellschaft 1,500 francs för hvar resa mellan Antwerpen och Australien hvar 28:de dag. Ett tredje bolag »Kosmos», som uppehåller regelbunden förbindelse mellan Hamburg samt Chile och Peru, erhåller restitution af lotsavgifter för seglation på Scheldefloden för hvar gång Antwerpen anlöpes på utgående.

I *Nederländerna* lemnas subvention åt transmarina ångfartygsförbindelser endast i form af ersättning för öfverbringande af post. Budgeten för 1898 upptager subventionsbeloppet till 574,900 floriner.

I *Storbritannien* lemnas icke någon subvention i syfte att särskildt uppmuntra handeln. Men det utbetalas anslag dels till rederibolag, som förbundit sig att, i händelse af krig, ställa till förfogande af Admiralty vissa enligt föreskrifven plan byggda ångfartyg, s. k. Reserve Merchant Cruisers (£ 48,600), dels mer betydande belopp för postbefordran till främmande länder och kolonierna.

I *Tyskland* eger enligt särskilda lagar rikskanslern träffa öfverenskommelse med tyska bolag (f. n. Norddeutscher Lloyd och Deutsche Ost-Afrika Linie) om upprätthållande af regelbunden postångfartygslinie mellan Tyskland samt Ostasien, Australien och Afrika äfvensom, derest en Riksdagen nu förelagd lag antages, med Kina. Härför äro statsmedel *dels* anslagna

för hufvudlinier från Tyskland via belgisk och holländsk hamn till Ostasien med förgreningslinier	högst Rmk. 1,700,000
och särskildt för anlöpande af sydeuropeisk hamn	” ” 100,000
för hufvudlinie från Tyskland via belgisk eller holländsk hamn till Australien med förgreningslinier	” ” 2,300,000
för linie mellan Tyskland och Ostafrika via belgisk eller holländsk hamn	” 900,000
<i>dels</i> föreslagna att anslås för en linie hvar fjortonde dag till Kina	” 1,500,000.

I *Ryssland* utgå subventioner till öfver 2 millioner rubel årligen. En linie Vladivostock—Nagasaki åtnjuter 177,000 rubel, en annan, Svarta hafvet—Egypten, 655,000 rubel.

I *Danmark* utgå, utom för postbefordran till Malmö, Gjedser och Island, subventioner till Forenede Dampskibsselskab för upprätthållande af ångfartygsförbindelse mellan *dels* Esbjerg och Parkestone, hvarför beloppet 1896—1897 uppgick till 187,270 kronor, *dels* Esbjerg och Grimsby, för hvilken i medlet af september 1897 började förbindelse, som besörjes en gång i veckan, årlig godtgörelse åtnjutes med 60,000 kronor, jemte ersättning för bropenningar i Esbjerg. Den nya danska ostasiatiska linien lär hafva påräknat en årssubvention af 200,000 kr.

I Norge subventioneras enligt budget för 1897—1898:

daglig linie mellan Fredrikshavn och Kristianssand med kr.	80,000: —
linie två gånger i veckan Bergen—Haugesund—Stavanger	
—Newcastle med högst	„ 75,000: —
linie en gång i veckan mellan Trondhjem—Bergen—	
Newcastle med högst	„ 100,000: —
jemte för dessa linier särskildt anslag från postverket; samt	
direkt linie mellan Norge och Spanien med	kr. 75,000: —

Förslag är af särskilde komiterade afgifvet angående förändrad angöringspunkt i England för de subventionerade norsk-engelska linierna, dervid Grimsby ifrågasatts såsom lämpligast.

En vigtig fråga, som i motionen beröres och som afser främjande af, förutom exportindustrien, såväl handeln som sjöfarten, är den om *tidsenliga tullupplagsinstitutioner*. Det var redan 1882 som förslag här- om väcktes af fullmäktige för handelsföreningen i Göteborg och stads- fullmäktige i Malmö. 1884 afgaf en af Kongl. Maj:t tillsatt komité förslag till förordningar om frilager och kreditupplag, och redan af denna komité framhölls äfven frihamnsinstitutionen såsom ett önskemål. För- fattningsförslagen tillstyrktes af kommerskollegium och generaltullsty- relsen. Kongl. Maj:t framlade vid 1886 års riksdag förslaget till för- ordning om frilager. Bevillningsutskottet afstyrkte förslaget, Andra Kammaren gillade utskottets hemställan med öfver två tredjedelar af afgifna röstetalet, men Första Kammaren antog den kongl. propositio- nen, dock med endast en rösts öfvervigt. 1891 väcktes i Andra Kammaren motion om aflåtande af skrifvelse till Kongl. Ma:jt med begäran om framläggande af förslag till frilagersinstitutionen i hufvudsak enligt 1886 års förslag samt om utredning af frågan om svensk frihamn vid Öresund. Bevillningsutskottet tillstyrkte motionens förra, men afstyrkte dess senare del. I Första Kammaren afslogs utskottets hemställan med en rösts öfver- vigt, i den Andra antogs utskottets förslag med ungefärligen två tredje- delar af de afgifna rösterna. 1892 förnyade motionären sitt förslag och utskottet sin hemställan från 1891. Denna gillades i Andra Kammaren utan votering, men afslogs i den Första med fyra rösters öfvervigt. 1894 återkom samme motionär med sitt förslag. Utskottet ansåg Riks- dagen icke längre böra tveka att vidtaga erforderliga åtgärder för att bereda svenska näringsidkare de fördelar, som af frilagersinstitutionen emotsåges och tillstyrkte en skrifvelse i detta syfte. Derjemte hem-

*Frilagers- och
frihamns-
frågorna.*

stälde utskottet om utredning af möjligheten och lämpligheten af frihamnsanläggningar i Sverige. Utskottets hemställan bifölls i Andra Kammaren utan öfverläggning. I den Första gillades utskottets hemställan i afseende å frihamnsanläggningar och antogs i frilagersfrågan med 47 röster mot 42 ett under öfverläggningen framställt yrkande om skrifvelse med begäran om utredning rörande möjligheten och lämpligheten af frilagersinstitutionens införande i Sverige. Bevillningsutskottet afgaf förslag till sammanjemkning af kamrarnes i vissa delar skiljaktiga beslut. Detta förslag antogs, och i skrifvelse af den 13 april 1894 anhöll Riksdagen, att Kongl. Maj:t måtte låta utreda, om och under hvilka vilkor frilagersinstitutionen lämpligen skulle kunna, utan uppoffringar för statsverket, här i landet införas, samt derefter till Riksdagen inkomma med de förslag till lagstiftningsåtgärder, hvartill utredningen kunde gifva anledning, äfvensom att Kongl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande möjligheten och lämpligheten af frihamnsanläggningar i Sverige.

Den 5 oktober 1894 fann Kongl. Maj:t godt uppdraga åt en komité att verkställa de utredningar och uppgöra de förslag, som afsågos i Riksdagens förenämnda skrifvelse. Denna komité afgaf den 22 juni 1895 sitt betänkande med förslag till dels förordning om frilager, dels förslag till förordning om frilager och frihamn, dels vissa andra deraf påkallade författningsförslag. Kommerskollegium och general-tullstyrelsen afgåfvo den 13 maj 1896 underdånigt utlåtande i ämnet, dervid tillstyrkande frilagersinstitutionen, i hufvudsak enligt komiténs förslag i ämnet, men uttalande betänkligheter i afseende å frihamnsinstitutionen och förutsättningarna därför i vårt land, dock med framhållande att embetsverken ville med de gjorda anmärkningarna »ingalunda hafva uttalat, att icke möjlighet må kunna beredas en kommun eller ett konsortium af enskilda personer, som sådant åstundade, att anlägga frihamn i Sverige», utan hölle embetsverken endast före, att frågan härom borde i hvarje särskildt fall prövas och bestämmelser meddelas, lämpade efter den ifrågakomna platsens läge och lokala förhållanden. Sedan den tiden har tid efter annan från såväl Stockholm som Göteborg försports, att man inom dessa samhällen vore intresserad för de ifrågasatta institutionernas förverkligande. I Göteborg, der en särskild frihamnsberedning är verksam, är man för närvarande sysselsatt med en utredning af frågan om frihamns åvägabrängande derstädes. Hvad frågan i Stockholm angår, har, efter det en särskild, af handels- och sjöfartsnämnden på grund af beslut af stadsfullmäktige tillsatt komité afgifvit utredning beträffande platsen för frihamn i Stockholm

samt sättet och kostnaderna för dess anordnande, handels- och sjöfartsnämnden, jemte öfverlemnande af denna utredning till stadsfullmäktige, den 16 nästlidna februari, till Kongl. Maj:t ingått med en underdånig framställning, deri, under framhållande att, trots det intresse, som i Stockholm och å andra orter i landet förefunnes för anläggning af frihamn, en sådan, enligt nämndens åsigt, efter all sannolikhet icke skulle komma att planläggas, så länge ej de allmänna vilkor blifvit fastställda och kungjorda, under hvilka en frihamn skulle få inrättas, nämnden, hemställt, att Kongl. Maj:t täcktes i nåder vidtaga åtgärder för fastställande och kungörande af de allmänna vilkor, under hvilka frihamn må kunna inom riket inrättas.

Då dels, hvad frilagersfrågan angår, Riksdagen har att på grund af sin skrifvelse af den 13 april 1894 från Kongl. Maj:t förvänta förslag i ämnet, dels ock, hvad beträffar frihamnsfrågan, denna helt nyligen gjorts till föremål för Kongl. Maj:ts pröfning på grund af Stockholms handels- och sjöfartsnämnds ofvanberörda framställning, har utskottet, som vid sådant förhållande ansett det icke lämpligen böra tillkomma sig att till vidare behandling upptaga dessa frågor, funnit motionen, för så vidt det deri ifrågakomna skrifvelseförslaget skulle anses innefatta begäran om utredning och förslag beträffande frilagers- och frihamnsinstitutionernas införande, icke böra föranleda någon åtgärd.

Utskottet har härefter att omförmåla några åtgärder, som vidtagits eller kunna ifrågakomma att ytterligare vidtagas, till förverkligande särskildt af det andra af motionärens hufvudsyften, *vår direkta utrikes handels höjande.*

Af det å riksstaten för befrämjande af afsättning i främmande länder af alster af svensk industri och svenska näringar uppförda anslag å 15,000 kronor hafva sedan en följd af år utgått tillhopa 13,500 kronor till mejeriagenturen i Manchester och fiskeriagenturen i Norra Tyskland. Med återstoden af anslaget och andra, för Kongl. Maj:t tillgängliga medel, hafva andra särskilda exportagenter understöds. Så äro för 1898 2,500 kronor enligt kongl. bref den 19 november 1897 anvisade åt A. Lanner för att i Egypten verka för svenska alsters afsättning m. m. Och hafva under de senare åren understöd i enahanda syfte lemnats åt K. Gadelius med tillhopa 5,000 kronor för en gång för verksamhet å Ceylon, Ostasien och Japan, E. Wadner med 4,000 kronor och arbetsfält i Kapkolonien, samt A. Bildt med 6,000 kronor för agenturverksamhet i Indien.

*Svenska alsters
afsättning i
utlandet.*

Å extra stat har anvisats vidare för 1897 och 1898 anslag till handelsstipendier till belopp af 10,000 kronor, ett anslag, som emellertid med anledning af motioner vid denna riksdag för 1899 höjts till dubbla beloppet. Hit kan ock räknas anslag till handelsundervisningen.

Sveriges allmänna exportförening.

Understöd af statsmedel till icke obetydliga belopp hafva ock lemnats för en institution, hvars uppgift är att verka i det syfte, här är i fråga, Sveriges allmänna exportförening, som under åren 1887—1893 i medeltal årligen fick uppbära sådant understöd med 42,700 kronor.

Med anledning af kommerskollegium gifven nådig befallning i ämnet af den 24 november 1893 verkstälde dåvarande kommerserådet Th. Nordström en af kollegiet med utlåtande af den 26 maj 1894 till Kongl. Maj:t öfverlemnad utredning angående föreningens utveckling och verksamhet, hvaraf utskottet tagit del. Denna utredning gaf vid handen, att den grenen af föreningens arbete, som bestode i utsändande af agenter för förmedlande af svenska varors afsättande, icke motsvarat de uppoffringar, som derpå nedlagts, hvarför denna agenturverksamhet ej ansågs böra vidare understödjas. Och uttalade kommerskollegium den mening, att exportföreningens verksamhet, för så vidt den skulle med statsmedel understödjas, borde för framtiden inskränkas till att sammanföra och meddela upplysningar om de ekonomiska, tull- och andra förhållanden i allmänhet, som kunde antagas inverka på vår exporthandel med olika länder, att verkställa utredningar rörande fraktvägar och andra fraktförhållanden, att uppmärksamt följa och meddela underrättelse om den utländska marknadens behof af varor, som kunde från Sverige exporteras, om direkta leveranstillfällen i utlandet, om de fordringar, som i olika länder ställdes å handelsvarors form och beskaffenhet i öfrigt, om handelsbruk och hvad som borde iakttagas vid försändelser m. m., att tillhandagå med anskaffande af lämpliga specialagenter i utlandet och med upplysningar om utländska importhus o. s. v. samt att utgifva en »Exporthandelstidskrift», hvari, bland annat, de af ofvan antydda upplysningar m. m., som egde allmännare intresse, skulle offentliggöras.

På senare åren har också föreningen för sin sålunda inskränkta verksamhet uppburit ett årsanslag af endast 15,000 kronor jemte särskildt 4,000 kronor för utgifvande af tidskriften »Svensk Export». Föreningens arbete torde förvisso hafva varit till gagn för svenska affärsmän och exportörer, för hvilka det måste vara angeläget att hafva lätt tillgång till erhållande af tillförlitliga upplysningar om utländska köpebehof och handelsbruk, soliditetsupplysningar m. m. I dessa afseenden fyller den säkerligen ett bestämdt behof. Föreningen har äfven tagit

initiativ till att direkt eller med sitt förord främja vissa åtgärder till beredande af ökad afsättning af svenska produkter och gynsamare vilkor härför, och särskildt har den vid flera tillfällen sökt i sin mån verka för direkta utländska förbindelser med transoceana länder. Dock torde det vara förmätet att af föreningens verksamhet förvänta en allmänna och mera afsevärd lyftning af vår direkta utrikes handel.

Man har i vissa främmande länder i detta afseende beträdd den väg, att man på de större handelsplatserna i utlandet upprättat egna *handelskamrar*. Enligt ett nyligen i Frankrike afgifvet betänkande med förslag till lag om upprättande med statsanslag af en Office national du Commerce extérior i Paris, eger Frankrike för närvarande icke mindre än 42 handelskamrar eller motsvarande institutioner i utlandet med fransmän till ledamöter. De flesta af dessa kamrar offentliggöra berättelser. Af staten hafva de bidrag till hyra för lokal, till tryckningskostnader m. m.

Handelskamrar i utlandet m. m.

Ett kraftigt medel till främjande af hemlandets export är upprättande genom dess undersåtar af sjelfständiga handelshus för bedrifvande af exportaffärer i utlandet med hemlandets alster. Vid tilldelande åt visse exportagenter af statsunderstöd synes man också hafva detta mål i sigte. Det är gifvet, att under den första tiden en sådan affär, der den icke uppbäres af något afsevärdare förlagskapital, kan behöfva ett dylikt ekonomiskt stöd.

För öfrigt erbjuder sig naturligen härvid en mångfald andra utvägar, hvar och en för sig måhända mindre betydande, men dock utgörande jemte andra ett medel till målets vinnande. Här må erinras om handelskammareinstitutionens införande här i landet, handelsmuseer, åtgärder för ett snabbare spridande af handels- och sjöfartsunderrättelser, som från konsulerna inkomma, m. m.

Efter det utskottet sålunda sökt lemna en bild af utvecklingen och läget af de viktiga näringar, hvilkas främjande motionären med sitt förslag åsyftat, samt redogjort för de hufvudsakligaste åtgärder, som på senare tiden vidtagits eller föreslagits för höjande af dessa näringar, har utskottet att för egen del afgifva utlåtande angående motionen.

Utskottets utlåtande.

Af den ofvan meddelade statistiska utredningen, hvilken i allmänhet icke kunnat sträckas längre än till och med år 1896, har utskottet funnit det framgå, att vår sjöfartsnäring icke nått *den* utveckling, hvarför vårt land med sitt läge och sina tillgångar torde lemna förutsätt-

ningar. Såvidt denna utredning visar, har vår handelsflottas procent af världstonnaget nedgått, den andel, svenska fartyg, barlastade och lastade, taga i våra sjöfartsförbindelser, har, oaktadt det uppsving i användandet af svenska fartyg, 1896 års statistik visar hvad de absoluta talen beträffar, dock relativt nedgått, och näringen har visat sig icke hålla jemna steg med utvecklingen af vår utrikes handel, som i allt för hög grad besörjes af främmande flaggor. De uppgifter, utskottet kunnat inhemta för 1897, visa deremot en kraftig och glädjande tillväxt i användandet af svenska fartyg, hvilkas procent, hvad de lastade fartygens tontal vidkommer, ökats från 43.5 1881—85 till 46.8 1897. Med den allmänna lifaktighet, som utmärkte sistnämnda år, var en sådan ökning att vänta, men om man också kan hoppas, att den må fortgå, kan man dock icke på detta enda år bygga några bestämda slutsatser.

Vidare har utskottet fäst sin uppmärksamhet dervid att, ehuru vår exporthandel i icke ringa grad är rigtad äfven på transoceaniska länder och ehuru Sverige i sin ordning måste skaffa sig dessa länders alster, den här af påkallade varuförseln dock nära nog uteslutande är öfverlemnad åt mellanhänder att besörja. Vårt land är nästan i total saknad af direkta förbindelser med sagda afsättningsfält och produktionsorter, icke blott medelst svenska fartyg, utan ock medelst främmande nationers. Dessa omständigheter hafva tvingat vår handel på aflägsna länder in under ogynnsamma konkurrensvilkor, de der tynga och hämma, i vissa fall till och med omöjliggöra denna handel.

Vår direkta utrikes sjöfart, liksom vår direkta utrikes handel, är till öfvervägande grad inskränkt till Östersjö- och Nordsjöländer, af hvilka Danmark, Tyskland och England upptaga fulla tre fjerdedelar af sjöfarten på Sverige. I ungefär samma förhållande är den svenska sjöfarten rigtad på dessa tre länder, och af vår utrikes handel kommer ej långt ifrån samma höga andel på sagda länder. Dessa förhållanden blifva i än högre grad betänkliga i våra dagar, då det råder en rastlös täflingskamp just om de transoceaniska marknadsfälten.

Orsakerna till de antyddade förhållandena äro naturligen många och skiftande. En orsak är de dryga afgifter, som äro lagda på sjöfarten, utan att hafva sin motsvarighet i afseende å andra transportmedel. Sjöfarten tryckes af pålagor icke blott sådana, som med nödvändighet krävas för upprätthållande af inrättningar, de der uteslutande afse dess nytta, utan ock sådana, som äfven tjena dels andra näringsgrenar, dels till och med för sjöfarten främmande statsförvaltningsändamål. Och när varor sjöledes ankomma och afgå, beskattas de af kommunerna med hamn-afgifter, hvilka icke hafva sin motsvarighet, då gods ankommer eller

afgår med jernväg eller landvägen. Det har emellertid för utskottet uppgifvits, att afgifterna i svenska hamnar dock icke skulle vara så höga som motsvarande afgifter i andra länder. Då en fullständig och noggrann utredning om, huru härmed sig förhåller, skulle kräfvat mycken tid och i öfrigt vara till följd af åtskilliga omständigheter svår att åstadkomma, har utskottet visserligen icke varit i tillfälle att förebringa en sådan, hur önskelig den än synes utskottet vara. Men visst är, att de till statsverket utgående sjöfartsafgifterna äro i åtskilliga länder afsevärdt lägre, än de äro hos oss.

Än vidare må i förevarande afseende framhållas sättet för våra sjöfartsafgifters beräkning, hvarigenom de uttagas af hela transportmedlet, fartyget, om detta ock endast till en ringa grad användes för handelsoperation.

Slutligen är antagligen en icke ringa orsak till sjöfartsnäringens icke fullt tillfredsställande utveckling att söka i bristen på målsmän att föra dess talan och i det mindre lifliga intresse, som för denna näring rådt i vårt land. Detta förhållande synes så mycket mera anmärkningsvärdt som, om äfven handelns och sjöfartens utveckling betingas af jordbrukets och industriens, å andra sidan både jordbruket och industrien äro för en vinstgivande afsättning af sina alster beroende af handeln och sjöfarten.

Hvad nu angår medlen att råda bot för ofvan anmärkta förhållanden, erbjuder sig, såsom utskottets ofvan lemnade redogörelse torde hafva visat, en mängd skiftande utvägar, och snart sagdt i afseende å hvarje sjöfarten åliggande afgift föreligger ett eller flere förslag, som bida sin lösning. Det synes lämpligt, att alla dessa och de ytterligare, som kunna ifrågakomma, tagas i öfvervägande på en gång, ty det är naturligtvis af vikt, att detta arbete, arbetet på sjöfartsnäringens höjande och lindrandet af dess bördor, sker efter en viss utstakad plan, grundad på fullständig utredning af de villkor, hvarunder näringen verkar. Såsom ledande principer vid detta arbete lära dock kunna uppställas, att sjöfartsnäringen, för inkomst hvaraf erlägges bevillning till staten liksom för annan rörelse, icke bör beläggas med afgifter i vidare mån, än som är för upprätthållande af de anstalter och inrättningar, som afse dess nytta, nödvändigt och icke tagas i anspråk såsom skatteobjekt för ändamål, främmande för densamma, eller för statens allmänna utgiftsbehof, samt att i öfrigt alla de åtgärder vidtagas, som, tjenande till näringens tidsenliga utveckling, af dess idkare eftersträvas, utan att de lædera andra lika berättigade intressen eller möta andra giltiga hinder.

Utskottet skall nu omförmäla några åtgärder, som härvid synts utskottet förtjena att företrädesvis tagas i öfvervägande.

Af den ofvan meddelade redogörelsen för de åsikter, som uttalats i afseende på sjöfartsbeskattningen, framgår, att från åtskilliga håll lastpenningarnes afskaffande framstälts såsom ett önskemål, och onekligen utgör denna afgift en på sjöfartsnäringen hvilande särskild skatt, närmast jemförlig med de s. k. grundskatterna. En successiv afskrifning af denna skatt har därför icke utan skäl blifvit ifrågasatt. Ett hinder deremot har emellertid ansetts ligga i den omständigheten, att, till följd af våra sjöfartstraktater, borttagande af eller nedsättning i så väl lastpenningarne som öfriga af sjöfarten utgående afgifter, konsulatafgifterna undantagna, skulle tillgodokomma äfven främmande nationer, och torde det hafva varit på grund häraf, som väckt förslag i detta afseende af 1895 års riksdag afslogs.

Om af denna anledningar afgiftslindring fortfarande skulle finnas icke vara lämpliga, har man att tillse, huruvida icke en afgift, hvilken såsom lastpenningarne utgöres af sjöfarten, utan att tjena särskilda anstalter för densamma, må kunna på ett eller annat sätt till näringen direkt eller indirekt återföras eller ock omregleras så, att fartyg vid upprepade besök kunde lemnas lättnader från denna afgift, enligt enahanda princip, som tillämpas i afseende å lotspenningar samt fyr- och båkafgifter.

Hvad vidare beträffar de likaledes från flera håll föreslagna ändrade grunderna för vissa sjöfartsafgifters beräkning, kan utskottet visserligen icke utan närmare utredning uttala något omdöme om ändamålsenligheten eller möjligheten af en sådan åtgärd, men finner äfven denna fråga förtjena att undersökas, ty läte den sig, utan afbräck för vår egen sjöfart och utan äfventyrande af nödig tillgång på medel för sjöfartsanstalternas upprätthållande, genomföras, skulle en sådan åtgärd för visso gagna vår export.

Utskottet har fäst sin uppmärksamhet äfven vid behovet af åtgärder för att underlätta tillförandet till rederirörelsen af nödiga kapital. Bildande af stora bolag är ett medel, rätt till in-teckning i fartyg ett annat. Att denna sistnämnda fråga förföll 1891, torde hafva berott hufvudsakligen på myndigheternas varsamhet, då de saknade fullständig utredning om åsikterna i sjöfartskretsar om detta rättsinstituts behöflighet. Utskottet är i detta afseende liksom i fråga om andra åtgärder för näringarnas höjande af den åsigt, att, äfven om ifrågasatta åtgärder icke skulle medföra all den nytta, som deraf förväntas, lagstiftningen åtminstone icke får undanhålla, utan bör öppna möjlighet för begagnande af desamma,

naturligtvis under förutsättning att icke kraftigare motskäl kunna fram-
bäras, hvilket i detta fall svårligen kan sägas vara händelsen.

En, om också mindre betydande, lättnad för sjöfartsnäringen, vill
synas utskottet af billighet påkallad, nemligen skeppsmätningsskostnader-
nas för här i riket nybyggda fartyg öfvertagande af staten. Särskildt
framhåller utskottet äfven önskvärdheten af förvaltningsbidrag af stats-
medel för sjömanshusens verksamhet.

Hvad handeln beträffar, bör naturligtvis arbetet hufvudsakligen
rigtas på att sätta våra affärsmän i omedelbar förbindelse med affärs-
män å produktions- och afsättningsorterna. Det bör gå ut på att söka
undvika mellanhänder. En del af de åtgärder, utskottet redan berört,
har också afseende på handeln lika väl som på sjöfarten. Särskildt ur
handeln och industriens synpunkt synes utredningen af sjöfartsafgifternas
beräkning efter annan grund påkallad, och säkerligen vore också
ur handeln och industriens synpunkt frågan om lämpligheten af subven-
tioner för vissa direkta ångfartygsförbindelser förtjent af en omfattande
undersökning. Dervid vore gifvetvis af vigt att åstadkomma en såvidt
möjligt noggrann utredning om de handelsvägar, vår export och import nu
begagna. Vidare torde skäl tala för ett fortgående på den inslagna vägen
att genom understöd åt exportagenter, som vilja slå sig ned på främmande
handelscentra, möjliggöra upprättandet der af svenska handelshus för
förmedlande af svenska alsters afsättning. Och äntligen nämner utskottet
angelägenheten af ytterligare åtgärder för ett snabbt tillhandahållande
af tillförlitliga underrättelser om utländska affärsmarknader, handelsbruk,
lagstiftningsåtgärder, m. m.

En af erforderlig utredning föregången pröfning, af hvilka åtgärder
lämpligast bära så i ena som i andra hänseendet vidtagas, anser
emellertid utskottet, i likhet med motionären, svårligen kunna eller bära
af annan än Kongl. Maj:t verkställas. Härvid erinrar äfven utskottet,
att de åtgärder, som kunna ifrågakomma, fördela sig på dels sådana,
som bero af Kongl. Maj:t allena, dels sådana, de der äfven fordra
Riksdagens medverkan och bifall.

Af det anförda framgår, att utskottet ansett motionen, med den
begränsning af densamma, hvori utskottet tolkat den, då utskottet från
dess räckvidd undantagit frilagers- och frihamnsfrågorna (sid. 53) äfven-
som frågan om lindring i konsulatafgifterna (sid. 21), vara förtjent af
afseende.

I sistberörda fråga har Riksdagen redan innevarande år beslutit
en skrifvelse med begäran att Kongl. Maj:t, vid förestående behandling
af väckta frågor om den svenska sjöfartsnäringens utveckling, täcktes

taga i öfvervägande, huruvida, i hvad mån och på hvad sätt lindring i konsulatafgiften må kunna beredas den svenska utrikes sjöfarten. Den ytterligare utredning, som utskottet anser angelägen, kan åtminstone delvis lämpligen ske i samband med sagda fråga.

Utskottet får alltså, med anledning af förevarande motion, hemställa,

att Första Kammaren ville för sin del besluta, att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla att Kongl. Maj:t täcktes *dels* — i samband, i den mån så anses lämpligt, med väckt fråga om lindring i konsulatafgifterna för svenska fartyg — taga under öfvervägande, hvilka åtgärder må kunna ytterligare vidtagas till beredande af lättnader för och till höjande af den svenska sjöfartsnäringen samt till främjande af Sveriges direkta utrikes handel, särskildt på aflägsnare länder, *dels ock* derefter för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill omständigheterna må föranleda.

Stockholm den 24 mars 1898.

På utskottets vägnar:

F. A. BOSTRÖM.

Bil. A.

Tab. 1.

Tonalet för vissa främmande länders och Sveriges handelsflottor
den 1 januari 1890 och den 1 januari 1895.

(Internationella ton.)

Länder.	1 8 9 0 Fartyg öfver 50 ton.			1 8 9 5 Fartyg öfver 50 ton.		
	Verkligt tontal.	Beräknadt tonnage.		Verkligt tontal.	Beräknadt tonnage.	
		Ångfartyg.	Ång- och segelfartyg tillsammans.		Ångfartyg.	Ång- och segelfartyg tillsammans.
Sverige	438,000	345,900	668,600	472,900	459,900	779,500
Norge	1,536,300	489,000	1,862,300	1,549,200	865,800	2,126,400
Danmark	249,900	321,000	463,900	297,700	439,200	590,500
Finland.....	199,200	38,400	224,800	207,900	69,300	254,100
Ryssland	303,400	270,600	483,800	332,600	397,800	597,800
Tyskland	1,283,100	1,845,000	2,513,100	1,510,700	2,669,400	3,290,300
Storbritannien och Irland	8,084,900	15,726,300	18,569,100	9,436,100	19,900,200	22,702,900
Frankrike	891,400	1,712,700	2,033,200	906,000	1,884,000	2,162,000
Holland	250,300	345,300	480,500	302,400	575,100	685,800
Belgien	70,200	197,700	202,000	79,200	236,400	236,800
Portugal	73,800	94,800	137,000	79,300	109,200	152,100
Spanien	415,700	824,400	965,300	463,200	986,700	1,121,000
Italien	768,900	607,200	1,173,700	720,200	690,600	1,180,600
Österrike	172,600	287,700	364,400	152,100	319,500	365,100
Ungern	57,200	32,700	79,000	73,600	137,400	165,200

Bil. B.

Tab. 2. Den svenska handelsflottans tillväxt och minskning.

	Årligen.			År	År	År	Norge
	1881—85.	1886—90.	1891—95.	1895.	1896.	1897.	år 1895.
A. Tillökning.							
1. Segelfartyg.							
Nybyggda: antal	11	7	8	5	8	6	53
ton	2,395	1,377	1,285	680	883	752	7,237
Köpta från utlandet: antal	36	19	24	12	31	32	85
ton	9,739	6,341	9,730	3,919	8,295	9,044	40,864
2. Ångfartyg.							
Nybyggda: antal	31	19	15	11	7	13	18
ton	6,056	3,396	3,446	1,566	732	2,761	7,704
Köpta från utlandet: antal	3	6	9	12	22	32	59
ton	878	3,346	7,199	10,950	27,314	32,548	65,516
B. Minskning.							
1. Segelfartyg.							
Förolyckade: antal	43	30	30	35	27	16	212
ton	10,240	7,665	9,967	13,856	9,187	2,972	80,443
Kasserade: antal	15	14	16	17	14	27	34
ton	1,933	2,513	3,797	6,460	2,842	8,091	5,585
Försålda till utlandet: antal	11	13	13	10	8	12	18
ton	3,962	4,470	4,638	2,241	2,045	3,630	8,084
2. Ångfartyg.							
Förolyckade: antal	4	3	3	5	3	7	16
ton	1,240	904	1,787	4,479	1,612	2,667	8,103
Kasserade: antal	1	—	1	3	—	2	3
ton	239	—	242	1,137	—	658	232
Försålda till utlandet: antal	7	6	8	11	7	14	3
ton	1,051	1,363	1,743	1,416	1,957	5,305	1,620

Anm. Tabellen omfattar för Sverige endast städers och köpingars fartyg. Siffrorna för år 1897 äro hemtade från icke bearbetade anteckningar å kommerskollegii sjöpass expedition.

Bil. C, Tab. 3 och Bil. D, Tab. 4 äro tryckta å särskildt blad (sid. 69 och 70).

Bil. E.

Tab. 5.

Omsättningen med dels svenska, dels främmande fartyg samt landvägen mot Norge.

År.	1. Införsel				År.	2. Utförsel			
	med svenska fartyg.	med norska fartyg.	med andra fartyg.	landvägen.		med svenska fartyg.	med norska fartyg.	med andra fartyg.	landvägen.
1887 ..	52.32 %	5.48 %	38.26 %	3.94 %	1887 ..	46.44 %	6.33 %	45.28 %	1.45 %
1888 ..	53.39 »	4.40 »	37.36 »	4.85 »	1888 ...	43.46 »	7.78 »	47.15 »	1.61 »
1889 ...	53.86 »	4.93 »	36.52 »	4.69 »	1889 ...	41.70 »	6.88 »	49.56 »	1.86 »
1890 ...	53.34 »	4.73 »	37.45 »	4.48 »	1890 ...	42.94 »	6.22 »	49.03 »	1.81 »
1891 ...	52.10 »	5.29 »	38.68 »	3.93 »	1891 ..	42.33 »	6.83 »	49.06 »	1.78 »
1892 ...	51.52 »	5.73 »	38.20 »	4.55 »	1892 ...	42.67 »	6.96 »	48.60 »	1.77 »
1893 ...	48.57 »	6.19 »	40.42 »	4.82 »	1893 ...	41.44 »	8.08 »	48.58 »	1.90 »
1894 ...	50.50 »	5.70 »	40.00 »	3.80 »	1894 ...	38.79 »	7.98 »	51.55 »	1.68 »
1895 ...	51.86 »	5.23 »	39.24 »	4.17 »	1895 ...	40.78 »	6.58 »	50.80 »	1.84 »
1896 ...	51.77 »	5.01 »	39.13 »	4.09 »	1896 ...	40.96 »	9.16 »	48.12 »	1.76 »

Bil. F, Tab. 6 är tryckt å särskildt blad (sid. 71).

*Bil. G.***Tab. 7.****Öfversigt af Sveriges direkta införsel från och utförsel till utomeuropeiska länder
år 1896.**

Varor, införda från		Varor utförda till	
<i>Egypten:</i>		<i>Egypten:</i>	
	Värde i kronor.		Värde i kronor.
Socker, oraffineradt, mörkare än n:o 18 af gällande holländsk standard	Kg. 404,393 101,098	Trävaror, oarbetade af furu eller gran:	
Summa	— — 101,098	sparrar	Kbm. 30,594 328,
		plankor och battens	» 16,691 402,
		bräder	» 1,948 40,
		» hyflade eller falsade	» 2,309 59,11
		andra	» 1,597 18,
		Andra varor	— — 2,
		Summa	— — 852,41
<i>Tripolis, Tunis och Marocko:</i>		<i>Tripolis, Tunis och Marocko:</i>	
			Värde i kronor.
		Metaller: jern och stål	Kg. 181,704 25,80
		Trävaror, oarbetade:	
		plankor och battens	Kbm. 10,997 265,0
		bräder	» 4,497 94,437
		» hyflade eller falsade	» 1,698 43,
		andra	» 839 13,7
		Summa	— — 442,511
<i>Algeriet:</i>		<i>Algeriet:</i>	
	Värde i kronor.		Värde i kronor.
Korkbark	Kg. 119,600 81,328	Metaller: jern och stål, stångjern	Kg. 31,533 4,257
Vin af t. o. m. 25 % alkoholhalt, på fat	» 572 572	Trävaror oarbetade:	
Summa	— — 81,900	bjelkar, gröfre	Kbm. 440 9,966
		plankor och battens	» 16,051 386,829
		bräder, afven hyflade m. m.	» 2,512 54,040
		andra	» 409 5,499
		Andra varor	— —
		Summa	— — 461,

Varor införda från

Kaplandet:

Varor, utförda till

Kaplandet:

Värde i
kronor.

Metaller	Kg.	46,186	11,484
Slöjdvaror		— —	4,050
Trävaror,			
oarbetade af furu eller gran:			
plankor m. m.	Kbm.	193,327	4,659,180
bräder	»	1,455	30,555
» hyflade eller falsade	»	45,334	1,160,550
andra	»	1,461	16,646
arbetade: snickarearbeten		— —	345,417
Tändstickor, af trä	Kg.	142,150	63,967
Andra varor		— —	3,776
Summa		— —	6,295,625

Öfriga delar af Afrika:

Öfriga delar af Afrika:

Metaller	Kg.	75,518	10,685
Trävaror,			
oarbetade af furu eller gran:			
plankor m. m.	Kbm.	36,529	880,349
bräder	»	885	18,585
» hyflade eller falsade	»	8,137	208,307
andra	»	301	3,529
arbetade		— —	115,200
Tändstickor af trä	Kg.	60,675	27,304
Andra varor		— —	2,000
Summa		— —	1,265,959

Asiatiska utom Medelhafvet belägna länder:

Asiatiska utom Medelhafvet belägna länder:

		Värde i kronor.
socker, oraffineradt, mörkare än n:r 18 af gällande holländsk standard	Kg.	788,007
Summa	— —	197,002

Metaller	Kg.	149,586	20,194
Trävaror, arbetade		— —	58,000
Tändstickor, af trä	»	41,200	18,540
Summa	— —	— —	96,734

Australien:

Australien:

Trävaror, oarbetade:			
plankor och battens	Kbm.	20,356	490,580
bräder, äfven hyflade m. m.	»	12,283	314,275
Summa	— —	— —	804,855

Varor, införda från			Varor, utförda till		
<i>Amerikas förenta stater:</i>			<i>Amerikas förenta stater:</i>		
		Värde i kronor.			Värde i kronor.
Bomull, ofärgad	Kg. 5,001,652	3,501,156	Cement	Kg. 450,000	13,500
Fläsk, annat än rökt	» 445,209	195,892	Fisk	» 24,000	6,540
Gödningsämnen, ej specif.	» 19,122,205	669,277	Konserver	» 4,655	4,655
Hartz och harpoës	» 1,278,100	191,715	Lumpor	» 80,000	3,200
Hudar och skinn	» 100,867	197,628	Maskiner, verktyg	» — —	5,900
Maskiner, redskap och verktyg, ej specificerade	— —	93,405	Metaller	» 3,939,988	531,549
Metaller	» 14,780	26,500	Trämassa	» 900,560	117,073
Oljor, feta, andra än lin- m. m.	» 126,538	76,141	Tändstickor, af trä	» 73,785	33,203
Oljor, mineral-	» 21,665,701	3,013,726	Andra varor	» — —	4,962
Paraffin	» 56,191	33,715		Summa	720,582
Peppar	» 16,960	16,112			
Skyfflar m. m.	» — —	10,870			
Smör, naturligt	» 5,894	7,073			
Socker: sirup och melass	» 711,196	135,127			
Spanmål, omalen	» 6,842,695	760,726			
Spanmål, malen	» 400,605	64,096			
Talg	» 44,019	19,368			
Tobak	» 14,199	29,818			
Ur: vägg- och studsareur	» 974	11,280			
Velocipeder	» — —	6,210			
Andra varor	» — —	31,925			
	Summa	9,091,760			
<i>Vestindien:</i>			<i>Vestindien:</i>		
Färgträ	Kg. 838,400	83,840			
Andra varor	» — —	1,793			
	Summa	85,633			
<i>Brasilien:</i>			<i>Brasilien:</i>		
			Metaller:		
			jern och stål: stänger, valsade eller smidda	Kg. 180,516	24,370
			Papper	» 112,627	28,156
			Trävaror, oarbetade	Kbm. 28,306	667,324
			Tändstickor, af trä	Kg. 17,340	7,803
			Summa	— —	727,653
<i>La Plataländerna:</i>			<i>La Plataländerna:</i>		
Frö, Lin-	Kg. 3,767,205	715,769	Trämassa	Kg. 1,401,150	95,955
	Summa	715,769	Summa	— —	95,955

Varor, införda från

Öfriga Sydamerika:

Värde i
kronor.

Natron, salpetersyradt (Chilesalpeter) Kg. 3,934,949 668,941

Summa — — 668,941

Införsel: Summa summarum 10,942,103.

Procent af totalinförseln 1896: 3.05 %

Varor, utförda till

Öfriga Sydamerika:

Utförsel: Summa summarum: kr. 11,763,381.

Procent af totalutförseln 1896: 3.46 %

Bil. C.

Tab. 3.

Svenska sjöfarten med såväl segel- som ångfartyg på utrikes orter år 1896.

	Till utrikes ort ankomna										Från utrikes ort afgångna								Summa.			
	från Sverige.				från utrikes ort.				Summa.		till Sverige.				till utrikes ort.						Summa.	
	Med last.		I barlast.		Med last.		I barlast.				Med last.		I barlast.		Med last.		I barlast.					
	An-tal.	Ton.	An-tal.	Ton.	An-tal.	Ton.	An-tal.	Ton.	An-tal.	Ton.	An-tal.	Ton.	An-tal.	Ton.	An-tal.	Ton.	An-tal.	Ton.			An-tal.	Ton.
Hamnar i Norge ...	524	68,419	1,486	48,279	194	57,132	48	12,737	2,252	186,567	3,503	101,212	111	16,778	276	74,306	12	5,793	3,902	198,089		
» vid Ishafvet och Östersjön samt vid Nordsjön in-till nederländska gränsen	6,157	883,210	497	136,591	2,172	559,219	725	164,639	9,551	1,743,659	2,521	556,108	4,511	558,837	1,714	454,744	816	174,736	9,562	1,744,425		
» i Storbritannien o. Irland samt vid kusten från nederländska grän-sen mot Tysk-land t. o. m. Gi-braltar	2,376	1,145,608	52	47,482	754	410,948	920	485,886	4,102	2,089,924	2,034	1,053,884	243	137,446	899	403,067	942	520,143	4,118	2,114,540		
» vid Medelhafvet samt Adriatiska o. Svarta hafven	25	19,947	—	—	122	87,020	86	71,334	233	178,301	70	48,484	—	—	110	88,126	53	41,943	233	178,553		
» i öfriga länder i Afrika o. Asien	24	14,860	—	—	68	61,316	26	21,052	118	97,228	—	—	—	—	68	67,669	49	30,257	117	97,926		
» i Australien	3	1,250	—	—	11	4,624	3	1,368	17	7,242	—	—	—	—	9	3,278	9	5,229	18	8,507		
» i Nordamerika...	—	—	2	1,541	25	18,952	53	34,327	80	54,820	1	638	—	—	75	52,043	2	1,594	78	54,275		
» i Centralamerika och Vestindien..	—	—	—	—	7	2,323	24	8,256	31	10,579	—	—	—	—	25	8,438	6	2,289	31	10,727		
» i Sydamerika ...	22	8,950	—	—	81	30,263	32	8,551	135	47,764	—	—	—	—	61	17,861	79	30,274	140	48,135		
Summa år 1896	9,131	2,142,244	2,037	233,893	3,434	1,231,797	1,917	808,150	16,519	4,416,084	3,129	1,760,326	4,865	713,061	3,237	1,169,532	1,968	812,258	18,199	4,455,177		
» » 1895	8,385	1,905,154	1,663	205,373	3,014	1,052,548	1,736	685,389	14,798	3,848,464	7,381	1,614,619	4,373	587,552	2,847	982,787	1,721	686,644	16,322	3,871,602		
» » 1894	8,573	1,968,869	1,619	236,549	3,188	1,103,262	1,901	787,798	15,281	4,096,478	7,517	1,682,476	4,552	650,858	2,831	984,980	1,970	813,029	16,870	4,131,343		
» » 1893	8,016	1,820,434	1,446	181,183	2,874	1,003,743	1,884	806,542	14,220	3,811,902	6,567	1,451,989	4,407	607,784	2,744	978,454	1,899	783,408	15,617	3,821,635		
» » 1892	8,376	1,813,581	1,308	152,331	2,783	1,053,600	1,728	773,697	14,195	3,793,209	6,521	1,428,081	4,683	613,770	2,669	1,018,445	1,741	769,750	15,614	3,830,046		
» » 1891	8,417	1,794,528	1,363	146,742	3,101	1,163,841	1,818	733,139	14,699	3,838,250	6,740	1,396,654	4,761	598,353	3,041	1,145,149	1,769	714,352	16,311	3,854,508		

Tab. 4.

In- och utförselvärdernas fördelning på vissa hufvudgrupper efter ändamål eller ursprung under nedannämnda perioder och år 1896.

År.	A. Fördelning af införda varor efter beskaffenheten af de behof, som genom dem skola tillgodoses.							
	Infördt till förbrukning.				Infördt till produktions-ändamål.			Totala införselvärdet (med undantag af mynt).
	Närings- och njutningsmedel.	Beklädnads- och toilettföremål.	Husgeråds-saker och liknande föremål.	Summa.	Råämnen och liknande produktionsföremå- heter.	Transport- medel, ma- skiner och redskap med tillbehör.	Summa.	
Absoluta tal.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1876—1880	108,849,875	39,504,431	21,857,062	170,211,368	78,884,624	14,436,679	93,321,303	263,532,671
1881—1885	116,420,301	54,168,421	31,320,079	201,908,801	94,814,504	17,084,330	111,898,834	313,807,635
1886—1890	108,594,586	59,602,047	37,074,739	205,271,372	109,471,428	19,355,651	128,827,079	334,098,451
1891—1895	109,755,033	54,092,922	39,513,104	203,361,059	120,670,469	26,723,920	147,394,389	350,755,448
1896	97,231,406	46,383,070	43,711,658	187,326,134	137,402,418	32,824,765	170,227,183	357,553,317
Procenttal.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.
1876—1880	41.31	14.99	8.29	64.59	29.93	5.48	35.41	100.00
1881—1885	37.10	17.26	9.98	64.34	30.22	5.44	35.66	100.00
1886—1890	32.50	17.84	11.10	61.44	32.77	5.79	38.56	100.00
1891—1895	31.29	15.42	11.27	57.98	34.40	7.62	42.02	100.00
1896	27.19	12.97	12.23	52.39	38.43	9.18	47.61	100.00
År.	B. Fördelning af utförda varor efter de olika industrigrenar, som lemna produkter till afsättning i utlandet.							
	Produkter af jordbruk, ladugårds-skötsel m. m.	Produkter af skogs-handtering och trävaru-industri.	Produkter af spinn-, stiek- och väfnads-industri.	Produkter af pappers-industri.	Mineral och produkter deraf, andra än metaller och metall-arbeten.	Metaller och produkter deraf.	Produkter af öfriga industri-grenar.	Totala utförselvärdet (med undantag af mynt).
	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1876—1880	56,912,514	99,678,816	3,177,012	5,863,644	3,619,790	36,398,492	3,205,682	208,855,950
1881—1885	58,687,743	110,929,547	4,816,128	9,925,364	5,739,713	46,635,378	6,628,555	243,362,428
1886—1890	70,562,610	116,384,516	6,596,011	17,112,833	9,250,822	41,499,394	11,088,231	272,494,417
1891—1895	83,106,336	137,241,947	8,617,169	20,802,961	18,727,878	40,275,860	9,371,170	318,143,321
1896	74,689,981	159,914,289	8,989,047	9,444,550	25,527,720	51,886,280	9,831,175	340,283,042
Procenttal.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.
1876—1880	27.25	47.73	1.52	2.81	1.73	17.43	1.53	100.00
1881—1885	24.12	45.58	1.98	4.08	2.36	19.16	2.72	100.00
1886—1890	25.90	42.71	2.42	6.28	3.39	15.23	4.07	100.00
1891—1895	26.12	43.14	2.71	6.54	5.89	12.66	2.94	100.00
1896	21.95	46.99	2.64	2.78	7.50	15.25	2.89	100.00

Bl. F.

Tab. 6.

Sveriges omedelbara handel med andra länder åren 1892—1896, efter de in- och utförda varornas beräknade totalvärde i jemna tusental.

	Värde i kronor af införda varor.					Värde i kronor af utförda varor.				
	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
Norge	35,319,000	31,439,000	26,949,000	28,742,000	29,028,000	18,227,000	16,111,000	15,269,000	18,054,000	19,548,000
Ishafvet samt Island och Färöarna	381,000	344,000	139,000,000	77,000	65,000	12,000	6,000	11,000	3,000	11,000
Finland	4,226,000	4,291,000	5,286,000	5,627,000	5,938,000	5,647,000	5,035,000	5,799,000	6,890,000	8,123,000
Ryssland	11,306,000	12,712,000	14,668,000	14,128,000	17,330,000	3,664,000	5,208,000	4,926,000	4,402,000	5,214,000
Danmark	43,874,000	39,905,000	39,891,000	37,976,000	45,898,000	40,392,000	36,510,000	38,346,000	41,464,000	42,293,000
Tyska riket	115,850,000	112,897,000	119,759,000	116,223,000	117,516,000	48,427,000	44,276,000	39,153,000	42,759,000	43,834,000
Nederländerna	9,217,000	7,002,000	8,666,000	8,331,000	8,777,000	17,420,000	17,045,000	17,765,000	18,302,000	20,140,000
Belgien	12,169,000	11,399,000	9,782,000	9,629,000	11,689,000	11,422,000	11,869,000	9,541,000	8,898,000	12,075,000
Storbritannien och Irland	95,224,000	86,325,000	97,782,000	97,775,000	98,834,000	150,282,000	150,866,000	124,070,000	130,820,000	144,053,000
Frankrike	9,573,000	6,247,000	8,515,000	7,932,000	7,170,000	19,392,000	29,309,000	32,241,000	25,208,000	29,365,000
Portugal	2,078,000	1,533,000	1,384,000	1,786,000	1,993,000	981,000	1,233,000	932,000	1,084,000	929,000
Spanien	1,981,000	542,000	578,000	864,000	1,214,000	3,857,000	2,651,000	3,466,000	3,624,000	2,489,000
Gibraltar	—	—	—	—	10,000	—	—	—	—	16,000
Italien	1,005,000	808,000	947,000	1,077,000	1,425,000	1,125,000	951,000	441,000	539,000	358,000
Österrike	—	—	—	—	—	—	—	—	17,000	—
Grekland	14,000	—	—	—	—	14,000	16,000	14,000	11,000	31,000
Turkiet	—	—	—	—	—	—	7,000	48,000	45,000	40,000
Bulgarien	—	257,000	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumänien	118,000	1,302,000	—	976,000	485,000	—	—	—	—	—
Afrika:										
Egypten	534,000	909,000	541,000	197,000	101,000	744,000	1,154,000	1,559,000	1,428,000	852,000
Tripolis, Tunis och Marocko ..	—	—	2,000	—	—	245,000	338,000	332,000	430,000	442,000
Algeriet	340,000	269,000	115,000	60,000	82,000	376,000	451,000	519,000	524,000	461,000
Kaplandet	—	—	—	—	—	2,796,000	3,165,000	2,795,000	3,934,000	6,296,000
Öfriga delar af Afrika	68,000	3,000	—	—	—	207,000	187,000	454,000	1,352,000	1,266,000
Asiatiska utom Medelhafvet be-										
lägna länder	1,449,000	804,000	387,000	96,000	197,000	—	94,000	—	—	97,000
Australien	—	—	—	30,000	—	639,000	479,000	231,000	579,000	805,000
Nordamerika:										
Kanada	—	16,000	—	—	—	—	—	—	—	—
Amerikas Förenta Stater	12,834,000	10,850,000	11,508,000	10,643,000	9,092,000	2,447,000	658,000	8,000	82,000	721,000
Vestindien	1,095,000	537,000	959,000	132,000	86,000	—	—	—	—	—
Sydamerika:										
Brasilien	—	—	79,000	9,000	—	566,000	580,000	705,000	892,000	728,000
La Plata-länderna	834,000	2,298,000	3,236,000	1,306,000	716,000	418,000	53,000	—	65,000	96,000
Öfriga länder i Sydamerika ...	827,000	—	—	674,000	669,000	—	20,000	—	28,000	—
Summa	360,316,000	332,689,000	351,173,000	344,290,000	358,315,000	329,300,000	328,272,000	298,625,000	311,434,000	340,283,000
Deraf med utomeuropeiska länder	17,981,000	15,686,000	16,827,000	13,147,000	10,943,000	8,438,000	7,179,000	6,603,000	9,314,000	11,764,000