

N:o 27.

Af herr Ljungberg, om meddelande af vissa bestämmelser angående norsk sjöfart i svenska farvatten.

Det af norska stortinget under sistlidne november månad definitivt fattade beslut, att unionstecknet skulle borttagas ur norska handelsflaggan, är så påtagligen af en mot Sverige riktad fiendtlig innebörd, att svenska Riksdagen icke kan undgå att taga i ompröfning, på hvilken punkt unionen derigenom blifvit försatt, och att se till, huru det vidare framgåendet på denna bana må kunna förhindras.

Det var efter ömsesidig öfverenskommelse emellan de svenska och norska medlemmarne i 1839—44 årens unionskomité, af hvilka de förre ogerna medgäfvö den af konung Oscar I och norrmännen påyrkade separationen i örlogsflaggan, som, i *sammansatt* statsråd, det beslut om unionstecknet i båda rikenas handelsflaggor fattades, hvilket de svenska komiterade gjort till vilkor för sitt medgifvande.

Att norrmännen nu brutit detta aftal, ehuru Sverige vid det tillfället gaf dem i flagga och riksvapen en i förhållande till rikenas folkmängd och styrka obehörigt stor andel, är visserligen ingalunda det första bevis vi från det hållet erhållit, huru föga de unionella fördragen af Norge aktas, men det är dock i och för sig så kränkande och så för Sverige förolämpande, att det icke kan förklaras af annat än den oafslåtliga eftergifvenhet de ådagalagt, som det tillhört att i första rummet bevaka Sveriges intressen. Denna eftergifvenhet och sorglöshet måste dock taga ett slut, och efter den skymf man i Norge nu tillfogat Sverige, lär väl det antal inom vår

representation vara snart räknadt, som utan vidare vill hålla till godo dermed, desto hellre som man i utlandet numera anser vår fortfarande sorglöshet vara ett bevis på svenska nationens karakterssvaghet och förfall.

Det ligger härvid nära till hands att erinra sig, att det är på unionella grunder och under den unionsmärkta flaggans hägn, som Norge hittills åtnjutit de stora fördelar i sjöfartsväg här i landet, som väsentligen bidragit till norska handelsflottans snabba utveckling och ännu gifva den samma en fraktförtjenst af 8 à 9 millioner kronor om året. Men det lärer väl ej vara skäl att, då Norge föraktar denna union och dess symbol, fortfarande skänka det enahanda fördelar.

I mer än 40 år, eller allt sedan 1825 års mellanrikslag stiftades, har ett nära nog enstämmigt rop från alla landsändar låtit höra sig, att de förmåner och privilegier, den norska handelsflottan här i riket erhållit, i hög grad skadade vår egen flotta. Man har åberopat flera högst tänkvärda fakta i detta hänseende. Efter det att svenska stapelstädernas handelsflotta, under de tjugu år, som närmast föregingo unionen, vunnit en ansenlig tillväxt och en dräktighet af 116,620 tons, föll hon, efter det 1815 och 1825 års mellanrikslagar tillkommit, så mycket, att hon behöfde en tid af 26 år, innan hon (1841) åter uppnådde ett liknande tontal (117,047 tons). För hvarje ny mellanrikslag, hvar och en med ökade förmåner för norska fartyg, hämmades den naturliga tillväxt, som började visa sig inom vår handelsflotta, när någon tid förflutit; och när man till de fördelar, som norska handelsflottan sålunda erhållit, ytterligare år 1874 lade den dittills sorgfälligt bevarade *kustfarten*, jemte rätt att inom Sveriges område och med lika förmåner, som tillkomma våra egna landsmän, idka sjöfart å våra insjöar m. fl. farvatten, hvilken senare rätt icke tillkommer någon annan främmande nation, så låter det förklara sig, att till det lägervall, hvori vår stapelstadsflotta så länge befunnit sig, äfven sällat sig ett aftagande i våra öfriga städers och i landsbygdens handelsflottor.

Dessa hade från 1830 till 1874 stigit icke obetydligt; men de hafva sedermera till dräktigheten förminskats, nemligen från respektive 29,414 och 169,729 till 27,056 och 146,682 tons.

Den svenska handelsflottan, i sin helhet, befann sig år 1896 (den senaste, nu tillgängliga uppgift) vid ett lägre stadium än år 1875, nemligen 496,819 emot 507,049 tons — detta efter 21 års förlopp och under det att den norska och andra handelsflottor vunnit en ofantlig utveckling!

Man har sökt öfverskylda följderna af norrmännens intrång med åberopande af några fel i vår lagstiftning m. m., och man har menat, att

vi ju dock i Norge hafva reciprocitet. Men nämnda fel återfinnas i flera andra stater, utan att handelsflottans tillväxt der igenom blifvit synnerligen hämmad, och den s. k. reciprociteten i Norge är för oss af föga eller intet värde, då vår sjöfart på detta land är så ringa.

När svenska representationen ändtligen, år 1895, lät uppsäga mellanrikslagen, hyste man det naturliga hopp, att dermed äfven en gräns skulle sättas för den norska invasionen på sjöfartsområdet; men denna har fått fortfarande till landets förfång blomstra i den partiella mellanrikslag, som man haft sig så angeläget att påbörda oss.

Då det emellertid ännu är att hoppas, det Kongl. Maj:t icke skall begära förnyelse af en under nuvarande kommunikationsförhållanden alldeles obehöfelig lag, som dessutom är så felaktigt redigerad, att den på flera ställen rent af inbjuder till lurendrejeri, vill jag för närvarande inskränka mina yrkanden till följande hemställan:

att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t hemställa, att från och med den 16 maj 1899 alla i Norge inhemska fartyg och båtar skola i Sverige allenast med de villkor behandlas såsom inhemska, att de föra unionsmärkt flagga och äro försedda med sådana handlingar, som efter noggrann granskning finnas till fullo styrka, att fartygen tillhöra norrmän och icke, såsom i senare åren händt, engelsmän eller annan främmande nation;

äfvensom att den norska fartyg och båtar allena genom kongl. förordningen den 13 maj 1898 medgifna förmån att befara äfven Sveriges *insjöar, floder och kanaler* utan högre afgifter till kronan, städer och inrättningar, än som af inhemska fartyg utgöras, må från och med den 16 maj 1899 upphöra.

Stockholm den 25 januari 1899.

C. E. Ljungberg.