

N:o 94.

Af herr **G. O. Wallenberg**, *angående beviljande af ett anslag för upprättande af en regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Stockholm och Reval.*

Handelsbalansen har under de senaste åren på ett beklagligt sätt visat tendens i ogynsam riktning.

Man har ansett, att orsaken hertill skulle ligga i den för stora konsumtionen inom landet af importerade varor, uppkommen till följd deraf, att de så kallade goda tiderna möjliggjort bättre lefnadsförhållanden. Men man skulle äfven hafva väntat sig, att arbetsprodukten i motsvarande grad blifvit större och att motsvarande export uppkommit.

Detta förhållande är emellertid i längden icke hållbart, och jag tror för egen del icke, att ett sådant missförhållande skulle kunna göra sig gällande, om icke någon missbildning hos vårt ekonomiska lif förefunnnes.

En liflig efterfrågan på industriens alster har öfverallt gjort sig gällande på världsmarknaden. Prisen å våra trävaror samt jern och stålvaror hafva varit de bästa möjliga, och våra verkstäder och fabriker hafva haft fullt upp med att göra. Detta oaktadt har tillfredsställelsen hos industriidkarne icke varit den man väntat. Farhågor hafva yppats angående framtiden, och man har hyst sådana hufvudsakligast öfver att det gått så trögt med afsättningen af våra hel- och halffabrikat till utlandet. Dessa farhågor hafva hämmande inverkat på utvecklingen.

Redan för öfver två år sedan hafva dessa fått ett uttryck i åt-

skilliga bruksegares genom jernkontoret till Kongl. Maj:t ingifna skrivelser angående förbättrade kommunikationer till Ryssland.

Jag är fullt öfvertygad om att bruksegarne och jernkontoret haft rätt i att söka missförhållandena hos bristande kommunikationer till våra närgränsande länder. Handels- och sjöfartskomitén har ock sysselsatt sig med dessa angelägenheter och för sin del tillstyrkt, att kommunikationerna så väl till Ryssland som till Tyskland borde förbättras. Komiténs betänkande beträffande de åtgärder, som erfordrades för upphjelpande af handeln, tog dock närmast form i förslag till upprättande af förbindelser till norra och södra Amerika samt till Ostindien. Och åt undersökningen af kostnaden för dylika förbindelser har komitén egnat en omständig pröfning. Beträffande förbindelserna till de närmare länderna hafva deremot icke fullständiga kalkyler framlagts. Då jag i motsats till komiténs flertal ansåg linierna till de aflägsna länderna af vida mindre betydelse än upprättandet af goda kommunikationer till våra grannländer, har jag i afgifven reservation framlagt mina betänkligheter gent emot de förra och en detaljerad utredning angående de senare.

För mig synes nemligen likgiltigt, om 1,000 tons gods passerar gränsen för att vidare befordras till Kina eller om destinationsorten är Ryssland, Tyskland eller Danmark. Lika mycket guld eller utländska valutor tillföras landet i bägge fallen, och handelsbalansen får deraf samma inverkan. Men hvad som deremot är visst, är att exporten af 1,000 ton gods till Kina är förenad med betydligt mycket mera besvär, kostnad och risk än samma quantitet till de närgränsande länderna.

Då nu exporten till särskildt Ryssland enligt föreliggande utredning är ytterst obetydlig och då Kongl. Maj:t vid framläggandet af förslag, grundadt på handels- och sjöfartskomiténs utlåtande, vid det förhållande, att komitén egnat så mycken uppmärksamhet åt linierna till de aflägsna länderna, skulle stanna i valet och qvalet beträffande de närmare, så har detta föranlett mig att i framlagd motion få utrönt, huruvida icke den meningen inom Riksdagen gör sig gällande, att man borde taga ett *litet steg först*, innan man tager i tu med ett stort, mera omfattande och framför allt mera dyrbart. Denna min åsigt, som jag i reservation anfört, har sålunda motiverats:

Frågan om subventioner af statsverket har alltid ansetts vara af synnerligen grannliga natur. I utlandet hafva sådana under vissa tidsperioder anlitats, och det kan icke förnekas, att subventioners beviljande af allmänna medel varit till stort gagn för handeln och sjöfarts-

näringsen. Men hvad som är nyttigt i dag är icke alltid nyttigt ett år härefter, och därför har man utan tvifvel kunnat spåra, att åsigterna utomlands angående nödvändigheten af subventioners beviljande icke framtråda så skarpt nu som för 15 år sedan. Dermed är dock icke bevisadt, att hos oss i vissa fall systemet med subventioner icke behöfver tillgripas, ty med afseende på *handelns* utveckling låter det sig icke göra att öfverhoppa vissa skeden af utvecklingens jemna gång.

Hvad den stora internationella sjöfarten beträffar, lyder den mindre under den jemna utvecklingens lag än många andra näringar, därför att det element, på hvilket den bedrifves, numera är en gemensam egendom, öppen för alla; och fraktmarknaden står en och hvar till buds, förmedlad genom den elektriska gnistan, lika väl i Stockholm som i London eller Hamburg. Här är endast fråga om att den behöfliga materielen finnes. Dess mer eller mindre fördelaktiga användning kommer sedan att bero på kunskaperna och erfarenheten hos redarne. Det är således jmförelsevis få faktorer, som med afseende på den stora sjöfarten inverka. Skeppsredareverksamheten är icke en näring, som behöfver läras från far till son i många led, och för densamma gäller icke ovilkorligen, att en redare med 60 år på nacken måste vara mer framstående än 30-åringen. Endast energi och den vakna blicken samt det flitiga inhemtandet af hela världens marknads-läge utgör underlaget för kompetensen. Det har därför visat sig, att vissa länder, såsom Norge och i synnerhet Tyskland, kunnat på synnerligen kort tid komma att intaga framstående platser inom de sjöfarts-idkande nationernas led, hvilket för mig bevisar, att om man *velat* en utveckling i den riktningen, så finnas inga tekniska hinder för saken. Visserligen är jag den förste att framhålla, att befintligheten af en duglig kustbefolkning är ett viktigt underlag för sjöfartsnäringens utveckling, och icke kan det jäfvas, att denna omständighet, hvad beträffar Norge, har sin stora betydelse. Men om Tyskland har man aldrig kunnat påstå, att det egt en sjöfarande kustbefolkning. Det har uppfostrat en sådan, då man der i landet kom till insigt om den stora betydelsen af sjöfarten, och om få uttalanden torde man i Tyskland vara så enig som om den af tyske kejsaren gifna parollen: *»unsere Zukunft liegt auf dem Wasser.»*

I båda dessa länder har man förstätt att anskaffa det nödiga kapitalet. I Tyskland, därför att tillräckliga kapital alltid finnas disponibla, då deras framgångsrika användande är att påräkna. I Norge, därför att öfriga näringar icke hade sådana förutsättningar som just denna. Och hvad man sjelf icke hade, det anskaffade man utifrån, ty

rederinäringen, rätt bedrifven, skulle, det insåg man, i allmänhet gifva så stor vinst, att man alltid kunde betala den utländske kapitalisten en rätt hög ränta och ändock hafva god behållning. Jag har alltid därför ansett såsom fåvitskt det hos oss ofta förekommande klandret, då det är tal om att norrmännen till stor del icke ega sin handelsmarin. Faktum är emellertid, att de förtjenat betydliga belopp på den transaktion, som af dem utförts, och det torde om några år kunna bevisas, då man kan öferskåda saken opartiskt, att landet icke allenast räddat sig ur en brydsam belägenhet med otillfredsställande handelsbalans och i öfrigt ogynsamma konjunkturen för industri och handel, utan till och med kommit till välstånd för att icke säga rikedom. Det var sjöfarten, som åstadkom detta.

På ett helt annat sätt ställer sig frågan om en *utveckling af handeln*. Dess teknik är oändligt mycket mer komplicerad. I motsats till att befraktaren af ett fartyg i allmän fraktfart endast kräver få manipulationer, få telegram och ett fåtal förhandlingar, fordrar varuutbytet ett oerhördt arbete. Köpmannen, som är mellanhand mellan producenten och konsumenten, kan icke med en helt enkel telegrafisk förfrågan göra sig underrättad om, huruvida en så och så stor kvantitet af en vara erfordras. Han måste genom studier, vidsträckta resor och otaliga besök hos sina, på vidt skilda orter bosatta kunder studera deras smak, vanor och föreställningssätt. Och om i en trakt smakrigtningarna eller vanorna skulle vara så olika, att det utförande af hans artikel, som passat för A, ej passar för B, så måste han å andra orter eller genom mellanhänder uppsöka afnämare för dessa artiklar för att få en order tillräckligt stor, för att dess utförande hos producenten skall löna sig. Den stora utvecklingen hos industrien och dermed förenade prisfall nödvändiggör nemligen, att varuomsättningen sker i stort; det kan aldrig löna sig att igångsätta ett varuutbyte med små kvantiteter. Kostnaderna skulle då blifva för stora och vinsten bortfalla. Köpmannens arbete är emellertid dermed icke slut. Har han lyckats anskaffa ett tillräckligt antal afnämare, så gäller för honom sedan att förmedla dessas smak och intressen till producenten. Han måste upplysa och undervisa denne om hvad marknaden fordrar. Väl anses det i många fall, i synnerhet hos de större fabrikanterna, att dessa sjelfva vilja inhemta kännedom hos konsumenten om nyss nämnda omständigheter, och vi höra ofta omtalas, att jernbruk utsända sin förste ingenjör för ett dylikt ändamål. Jag tror emellertid icke, att deraf i allmänhet vunnits önskad resultat, åtminstone icke då sådana resor företagas endast hvar tredje eller fjärde år. Endast en oafslätlig och fortgående förbindelse med

konsumenten kan på ett tillfyllestgörande sätt förhindra, att marknaden förloras. Konkurrenter uppträda nemligen och underbjuda eller utbjuda förbättrade artiklar, och skall marknaden icke förloras, måste antingen varan förbättras i jemnhöjd med konkurrentens eller ock prisnedsättningen utjemnas. Detta är köpmannens viktiga uppgift. En icke mindre sådan består deri att alltjemt uppsöka nya kunder.

Fastän det, som jag nyss nämnt, kan sägas egentligen icke hafva med ämnet att göra, måste jag dock anföra dessa synpunkter för att kunna bevisa, hvad jag sedermera kommer till. Jag har velat ådagalägga köpmannens stora mission och vikt för industriens utveckling, och jag kan för att bestyrka detta icke anföra bättre förebilder än England och Tyskland. I synnerhet det sistnämnda landet torde hafva sin kunskapsrika och dugliga köpmannakår att tacka för sin storartade utveckling.

För att emellertid köpmannen skall kunna utföra allt detta, måste *honom gifvas de nödiga verktygen i handen*. Ett af dessa är den *näringsfrihet*, som vi numera åtnjuta. Men ett annat kanske ändå viktigare är *goda kommunikationer*.

Då jag ingår på denna fråga, utkastar jag genast för resonementets skull det påståendet, att man hos oss, med afseende på de kommunikationer, som köpmännen behöfva, har försummat mycket, och detta påstående skall jag bevisa, i trots af att med afseende på folk mängden intet land i hela världen gjort så mycket för sina kommunikationer som just vårt. De årligen utkommande statistiska redogörelserna ådagalägga, att jernvägsnätet är det mest storartade och att dess utveckling alltjemt fortgår. Statsmagterna visa sitt intresse i detta hänseende genom att snart sagdt utan gräns bidraga med kapital. Anläggandet af jernvägar, de må vara af hvad beskaffenhet som helst eller ligga, i hvilken som helst afkrok af landet, finner alltid gynnare eller tillräckligt kapital. Ur kulturell synpunkt är härom ej annat än godt att säga, men ifrågasättas kan, om man icke i många fall gått allt för långt eller om man af de utlagda medlen haft den nytta som påräknats. På sådant sätt synes mig bra många millioner användts mera för behaget, att en landsdels befolkning skall kunna åka på jernväg i stället för med skjuts, än för nödvändigheten af handelsomsättning; och i detta ligger ju i och för sig intet ondt, för så vidt man kan anse, att landet har råd dertill. Hvarken vår handelsomsättning eller handelsbalansen har deraf nytta, ty jernvägsnätet omsätter hufvudsakligast varor inom landet. Nu är emellertid uppgiften för komitén icke det kulturella intresset utan det nationalekonomiska, och har jag därför sökt ådaga-

lägga, huru viktigt det är för köpmannen, d. v. s. förmedlaren af vår varuomsättning, att hafva goda kommunikationer. För denna är det icke nog, att man inrättar goda kommunikationer *till gränsen, utan man måste gå utöfver denna, — man måste draga ut jernvägarne öfver hafven.* Det är detta, som icke beaktas, det är detta, som måste göras.

I det allmänna föreställningssättet ingår, att, om en jernväg leder till en sjöstad och denna står i förbindelse med orter i främmande länder medelst ångbåtar, så finnes en användbar handelsförbindelse. Det är emellertid icke så. Allt för många omständigheter och hinder förefinnas för att en dylik anordning skulle kunna kännetecknas såsom en modern kommunikationsled, användbar för handelsändamål. För att belysa detta vill jag såsom exempel framhålla, huru föga gagneliga vi i dag skulle anse samfärdsmedlen mellan Stockholm och Malmö, om tågförbindelse emellan dessa städer endast funnes en gång i veckan, eller om å nyss nämnda trafikled ett afbrott måste göras i Nässjö för omlastning af gods eller om de resande der måste uppehålla sig öfver natten. Exemplet, tillämpadt på våra förbindelser utöfver våra gränser, kan väl icke nekas vara slående. Det ådagalägger, hvad som hvarje dag sker, nemligen att de varor, de må vara af aldrig så ömtålig beskaffenhet, som t. ex. smör, som föres till Göteborg, stanna i jernvägens magasiner, der de måste omhändertagas af en särskild, dertill befullmäktigad person samt, efter att hafva magasinerats i staden kanske en vecka, föras ombord på en ångare för att vidare befordras. Icke är detta modernt, och nog skulle det väcka bra mycken ovilja — för att återgå till mitt exempel — om gods behöfde sålunda behandlas i Nässjö. Jag kan ej heller finna mera fog för att lägga en dylik handelsgräns i Göteborg eller någon annan sjöstad än i Nässjö; fastän jag medgifver, att ett sådant uppehållande af varorna med ty åtföljande kostnader skulle erinra om medeltidens feodalvanor, der riddarne från sina fasta slott förskaffade sig inkomster genom att skatta de framdragande varutransporterna, då dessa kommo i deras väg.

Varuomsättningen får icke känna sådana gränser, der de icke oundgängligen äro nödvändiga, såsom exempelvis för den transocean trafik. Att uppehåll i transocean fart måste uppstå, beror emellertid på den omständigheten, att man exempelvis på en linie emellan Hamburg och Newyork icke kan expediera en ångare för hvarje dag, dels därför att det vore för kostbart, dels ock därför att det vore omöjligt att anordna tillräckligt snabb lastning och lossning af så stora fartyg. Den tekniska fulländningen är nog därför relativ. Men det är å andra

sidan stor skillnad mellan transoceanit varuutbyte och det som försiggår till våra närmaste afsättningsområden.

Af hvad som nu anförts torde framgå, att jag anser af hufvudsaklig betydelse att erhålla fullt regelbundna förbindelser *utöfver* våra gränser med våra jernvägsförbindelser inom landet. De borde vara dagliga så väl till Ryssland som till Tyskland, och att ernå detta ligger hvarken inom omöjlighetens gräns, ej heller äro kostnaderna därför så fruktansvärda.

För att emellertid dylika förbindelser skulle vara af den nytta, som jag här önskar ådagalägga, måste de hafva naturen af att vara sannskyldiga »*jernvägar öfver hafven*». Att en omlastning måste ske, när varan skall öfvergå från land till haf, bör icke hafva någon inverkan för varuafsändaren. Han bör icke behöfva vidtala särskilda ombud för varornas magasinering eller omhändertagande; allt sådant måste ombestyras af kommunikationsförvaltningarna, så att varornas obehindrade framförande öfver allt äger rum. Detta hör icke till det utförbara, äfven om direkt samtrafik i den mening, att väglängderna sammanläggas, med ett sådant land som Ryssland icke skulle kunna vinnas. Ty lika så väl som nu genom enskildt aftal varan kan tullbehandlas och vidare försändas till det inre af ett närbeläget land, lika väl kan detta ombesörjas genom aftal mellan kommunikationsförvaltningarna. Beqvämligheten af en sådan anordning ligger i öppen dag. I stället för att en härvarande fabrikant genom korrespondens behöfver anskaffa ett särskildt ombud å det främmande landets gräns, kunde han erhålla nödiga upplysningar om fraktkostnader m. m. vid stationen, der varan inlemnas. Att en sådan anordning för öfrigt är utförbar, har ådagalagts genom våra grannar danskarne, som sig till fördel icke allenast träffat aftal i dylik rigtning utan äfven förstått att länka de svenska varutransporterna, så att dessa i åtminstone två rigtningar så godt som måste föras genom deras land. Om än en dylik anordning för oss i visst afseende kan anses såsom beqväm, så har den dock många och betänkliga skuggsidor genom att vi komma i kommersielt beroende.

Se vi till exempel på huru vi skött vår smörexport, och uppdraga en jämförelse med huru danskarne skött sin, så skola vi finna, att från det att vi på 70-talet båda stodo ganska lågt, ja så lågt, att knappast någon export försiggick alls från de båda länderna, så har man i Danmark kommit upp till en exportsiffra af 160 millioner kronor per år, då vi ej hunnit längre än i närheten af 40 millioner. På samma sätt med en annan landtmannaprodukt, ägghandeln. Danskarne exportera

af denna vara för 20 millioner kronor, då vi importera för flera millioner. Att detta beror på öfverlägsenheten hos deras kommunikationer och hos deras köpmän, lider intet tvifvel. Men det är också visst att, äfven om vi hade lika framstående köpmän som danskarne, så skulle dessa icke kunna åstadkomma någon afsevärd ändring af siffrorna, så länge som vi försumma att anordna regelbundna kommunikationer till de angränsande länderna.

Huru viktigt det är att komma så direkt som möjligt till afsättningsorten, kan äfven genom slående exempel visas, just med afseende på vår smörexport. Smörproducenten i södra Sverige har tillgång till samtrafikstaxor öfver Danmark till England, på samma sätt som den danske smörproducenten. Men han begagnar sig såsom regel icke häraf utan föredrager att sälja sitt smör till köpmannen i Köpenhamn. Sålunda säljas af de 40 millioner kronor smör, som vi årligen exportera, icke mindre än för 15 millioner kronor till danska mellanhänder. Dessa hafva emellertid intet intresse af att afsätta den svenska varan framför den danska, och följderna deraf blir både att sämre pris erhålles och att marknaden inskränkes. Om i dess ställe de svenska producenterna stode i mera direkt förbindelse med konsumenterna, så skulle utan tvifvel bättre pris ernås. Men äfven om så ej skulle kunna ske, så vore väl bättre att för befrämjande af våra intressen bättre förbindelser anskaffades med exempelvis driftiga tyska köpmän i stället för att öfverlemna våra intressen i händerna på våra konkurrenter. Jag syftar härvid på att i synnerhet smörexporten från södra Sverige borde förmedelst ångfärjor i direkta vagnar ledas öfver Lübeck och Hamburg till England, förmedelst från Hamburgs frihamn redan nu *hvarje dag* afgående båtar. Vi erhålla då en kraftig hjälp just inom det område, der vi sjelfva äro svaga, nemligen köpmannens, och det lider intet tvifvel, att Hamburgs driftiga köpmän skulle beflita sig om att uppsöka nya kunder i England och kraftigt förhjelpa oss att konkurrera om den engelska smörmarknaden. Jag afser emellertid att i ett annat sammanhang återkomma till denna viktiga angelägenhet och har endast velat antyda utförandet.

I det föregående har jag sökt ådagalägga, huru stor och viktig frågan är om upprättandet af goda kommunikationer utöfver landets gränser.

Jag har ock framhållit, att den stora sjöfarten i och för sig enligt

mitt förmenande är en så god näring, att den icke annat än i undantagsfall bör behöfva någon direkt hjälp i annat afseende än anskaffande af kapital och modernisering af befintliga institutioner. Men härvid syftar jag endast på *allmän fraktfart* och vill uttryckligen framhålla, att man måste bestämdt skilja emellan sådan sjöfart, som bedrifves för sjöfartens egen skull, och sådan, som bedrifves för handeln. Den sistnämnda har helt andra betingelser. Den är icke längre att anse såsom sjöfart i detta ords allmänna mening, utan den är att anse såsom ett jernvägsföretag eller låt vara en kommunikationslinie. Men likasom det torde vara ådaga-lagdt, att jernvägsdrift utan regelbundenhet och dagliga förut fastställda afgångstider skulle vara något onaturligt och i hvarje fall icke motsvara sitt ändamål, lika kraftigt önskar jag framhålla, att ett utsträckande af våra jernvägar utöfver våra gränser och till närliggande länder ovilkorligen måste lyda samma lagar och fylla samma uppgifter som de å land belägna kommunikationerna. Det kommer att taga tid att här i landet få detta föreställningssätt erkänt, ty det är för oss så nytt; men det blir en oeftergiftig nödvändighet, för så vidt vår exportindustri icke skall gå under och för så vidt vi önska ett upphjelpande af vår nuvarande beklagliga handelsbalans till utlandet.

Detta uttalande får emellertid icke tagas absolut efter orden eller sådana konklusioner deraf dragas, som att vi borde inrätta regelbundna linier till Ostasien, Sydamerika eller till andra transmarina platser, utan mitt påstående är begränsadt till oss närmast liggande länder och kan ej gälla andra, förr än vi till äfventyrs skulle få sådana intressen längre bort, som då kunde gifva fog för utsträckta kommunikationer. Så har Norge i ganska utsträckt grad gifvit subventioner åt sjöfartsföretag, hufvudsakligast på egna kuster eller med närliggande länder. I ett enda fall har man gått längre, nemligen med den spanska linien. Anledningen härtill är emellertid uppenbar. Norge har funnit, att det katolska och till följd deraf mycket fiskätande Spanien behöfde så stor tillförsel af fisk, att man med fördel kunde utbjuda den norska i konkurrensen med fiskvaror, lemnade från England, Frankrike och Medelhafsländerna. Derför inrättades den linien, och det har äfven blifvit ådaga-lagdt, att den beredt landet stora fördelar.

Men helt annorlunda ställer sig frågan enligt mitt förmenande, när man här i Sverige bringat på tal upprättandet af direkta förbindelser emellan Sverige och så aflägsna platser som i Ostasien och La Plata. Här föreligger intet sådant verkligt underlag för dylika linier som exempelvis för de länder, som hafva betydande kolonier. Ej heller har såsom

under Frihetstiden den svenska handeln tagit den riktningen, att den slagit sig särskildt på dessa trakter, en riktning som för öfrigt hufvudsakligen afsåg import och icke export. Och ändock har under de senaste åren oupphörligen ropet efter sådana linier hörts. Knappast en enda af de under senaste åren utsända handelsstipendiaterna har underlåtit att efter kort vistelse i något af de transmarina länderna genast framslunga påståendet, att en afsevärd afsättning af svenska produkter skulle kunna påräknas, om endast direkta förbindelser funnes från vårt land. Man har pekat på det lilla Danmark och icke utan afund framhållit, att vi borde hafva kunnat åstadkomma lika mycket som detta. Men man har dervid förbisett, att de danska linierna tillkommit efter ett storartadt och grundligt arbete, åsyftande handelns upphjelpande. De hafva hvad vi sakna, nemligen en lifskraftig och duglig köpmanskår, som genom resor och noggranna studier förskaffar sig insigt om dylik handel. Och de hafva vidare sökt sådana politiska förbindelser, som erfordras för att icke blottställa en liten nations undersäte i dessa halfbarbariska trakter. Häraf synes återigen, huru komplicerade dessa saker äro; om den danska-ostasiatiska linien kommer att bära sig, torde detta bero på att den endast är ett komplement till andra merkantila stortartade företag i Siam och Kina, så att linien icke i och för sig behöfver bära alla dermed förenade utgifter.

Skola därför sträfvandena gå i den riktningen, att vi skola sysselsätta oss i mycket aflägsna länder, så borde spørsmålet behandlas sålunda:

Låtom oss med all kraft sträfva efter att skaffa oss handel med dessa länder och afsättning derstädes af våra produkter; låtom oss därför genom utsändande af skickliga, tekniskt bildade personer undersöka möjligheten deraf — icke genom oerfarna handelsstipendiater — och låtom oss derefter slutligen, sedan handeln visat sig uppblomstrande, sysselsätta oss med frågan om inrättandet af egna linier.

I den ordningen anser jag, att komitén bort behandla ifrågasvarande spørsmål, och det är därför jag hyst så stora betänkligheter vid saken i fråga, att jag ansett mig böra deröfver uttala särskild mening.

Då emellertid frågan blifvit så mycket ventilerad i pressen och man och man emellan — dock utan föregående undersökning — och då den syntas för många vara så tilltalande, är det så mycket mer angeläget att grundligt utreda densamma. Jag har därför deltagit i utarbetandet af kostnadsuppgifter för upprättandet af dylika linier, och fastän som regel kalkylerade utgifter i högst väsentlig mån understiga blifvande verkliga, så anser jag dock, att de af komitén framlagda siffrorna, i hvilkas utarbetande jag som sagdt deltagit, äro så nära de

verkliga, att på dem kan grundas en föreställning om utgiftssidan. Hvad beträffar inkomstsidan, har jag deremot stora betänkligheter. Först och främst må det väl icke kunna sägas vara af behovet påkalladt att upprätta en linie, när man i kalkylen måste taga sin tillflykt till de inkomster, som kunna uppkomma genom inlastande af varor i ett på vägen beläget handelscentrum. Visserligen kan häremot invändas, att afsättningen till Ostasien och La Plata icke varit stor, därför att direkta linier icke funnits. Varorna kunde hafva befordrats öfver Hamburg, Antwerpen eller någon engelsk hamnstad och redovisats i statistiken såsom export till dessa länder. Men äfven om statistiken (se tabell 4 till bihang 4 af Sveriges utrikes handel), utvisande å sidan 107 endast en varuomsättning till dessa länder för 1898 af 476,925 respektive 720,837 kronor, icke skulle angifva all omsättning, så är dock antagligt, att de verkliga siffrorna äro oväsentligt högre. Jag för min del ser ej heller någon utsigt till att detta i någon väsentlig mån skall förändra sig.

Jag kan emellertid icke neka till att det är ganska motbjudande att behöfva opponera sig mot planer på dylika företag, hvilka otvifvelaktigt skola åtminstone tills vidare uppfylla mången med stolthet och komma de fosterländska känslorna att svalla. Men jag kan icke undgå att taga i betraktande, huru betänkligt det skulle gestalta sig den dag, då vi blefve tvungna att lägga upp eller försälja dessa fartyg och då vi skulle se de en gång så stora förhoppningarna grusade; och detta kommer att ske, om vi nu eller under de närmaste åren anordna dylika förbindelser. Om deremot de nödvändiga förutsättningarna, nemligen en utvecklad handel och kännedom om dessa länder, skulle komma att blifva till finnandes, då, men först då, skall jag blifva den ifrigaste förkämpen för inrättandet af behöfliga kommunikationer. Jag skall derjemte visa, att vi kunna komma derhän utan att löpa de risker, som ett för tidigt inrättande af storartade anordningar skulle hafva till följd. Om t. ex. en ny grufva börjar bearbetas i närheten af Gellivare-banan, torde det icke ifrågasättas att anlägga en ny jernväg ner till hafvet, utan man transporterar den brutna malmen förmedelst en bibana till hufvudbanan, åtminstone så länge som trafiken på denna icke är större, än att godsmängden kan framföras. På samma sätt har jag tänkt mig, att det vore naturligare att till redan befintliga stora stråkvägar för handeln från Tyskland, Belgien, England och till och med Danmark inrätta goda förbindelser. De å dessa linier trafikerande stora ångarne hafva endast sällan fyllda lastrum, åtminstone icke på utgående, och kunna därför lemna godt tillfälle för befordran af våra industriartiklar.

De varor deremot, som beräknats för hemresan, äro alla af sådan natur, att de billigare kunna befordras genom ångfartyg i allmän fraktfart eller genom segelfartyg, än genom dyrbara subventionerade linier. Häremot har man hufvudsakligast endast haft en invändning, nemligen att varorna vid omlastningen kunna taga skada. Då emellertid det hufvudsakligaste exportgodset består af jern- och stålvaror, och då det icke torde kunna bestridas, att man genom särskilda åtgärder, såsom en särskild agents anställande och ett magasins upprättande för varornas förvarande på omlastningsorten, för ett jemförelsevis ringa belopp skulle kunna få denna olägenhet utjemnad, så torde innebörden af denna invändning icke hafva någon bärvidd.

Jemför man derjemte på så sätt uppkomna kostnader — låt vara, att dessa skulle uppgå till 1, 2 eller 3 kronor per ton af exporteradt gods, eller således högst 12,000 kronor — med beloppet af det statsunderstöd, som enligt uträkningen behöfde vara 810,628 kronor, och dervid vill erkänna, att den nyss nämnda olägenheten af omlastningen skulle kunna vara afhjelpat genom att träffa förbättrade anordningar vid omlastningen, så förefaller det, som om denna såsom väsentlig framhållna olägenhet icke fordrade allt för stort afseende.

Ungefär samma förhållande gör sig gällande med alla de i komitéförslaget ifrågasatta linierna.

Det är gifvet, att man vid upprättandet af dylika linier särskildt anser som tungt vägande skäl dem, som ådagalägga att vår export deraf skulle kunna draga nytta. Men undersöka vi då den mängd gods, som i kalkylerna beräknats kunna *exporteras från Sverige*, så framgår, att

| | |
|--|-----------|
| till Syd-Amerika skulle exporteras | 8,000 ton |
| till New-York | 5,400 „ |
| på den Ostasiatiska linien | 4,000 „ |

Sammanställas nu dessa siffror med de subventionsbelopp, som staten behöfde vidkännas för att få till stånd en dylik export på det föreslagna sättet, eller respektive:

| | |
|----------------------------------|-----------------|
| för Syd-Amerikanska linien | kronor 769,200, |
| „ New-York-linien | „ 436,861, |
| „ Ostasiatiska linien | „ 810,628, |

så visar sig, att kostnaden för hvarje ton exporteradt gods blir

| | |
|---------------------------------|-----------------------|
| för Sydamerikanska linien | kronor 96: 15 per ton |
| „ New-York-linien | „ 80: 90 „ „ |
| „ Ostasiatiska linien | „ 202: 65 „ „ |

Orimligheten af dessa siffror har jag för min del svårt att förmildra, då inga sådana omständigheter föreligga, som jag ofvan anfört böra inverka och hafva inverkat för andra länder, nemligen antingen koloni-intressen eller speciella handelsintessen.

Med afsigt lemnar jag i detta sammanhang alldeles ur räkningen hvad som blifvit anfördt alternativt rörande en linie till Finland, emedan förutsättningen för den af komitén antydda linien Gefle—Räfsö, nemligen en jernväg emellan Björneborg och dess hamnplats Räfsö, ännu icke förefinnes.

Deremot öfvergår jag nu till behandlingen af förslag till att sammanbinda det svenska och det ryska jernvägsnätet genom en ångbåtslinie Stockholm—Reval.

Fasthållande min bestämda grundsats vid dylika liniers inrättande, att deras viktigaste ändamål är att sammanknyta jernvägslinierna inom tvenne genom hafvet åtskilda länder, anser jag såsom oafvisligt, att det närmaste afståndet skall väljas. Härutinnan delar jag således fullkomligt jernkontorets, exportföreningens och de konsulers mening, som yttrat sig i frågan.

Mot min här nyss uttalade åsigt, att en dylik förbindelse skulle verka som en »jernväg öfver hafvet» och att samma anknytningspunkter blifva använda hela året om, borde ingen allvarlig invändning kunna göras. Det är först genom en långt drifven regelbundenhet, som förbindelsen öfver sjön kan med afseende på transportvärde blifva likställd med förbindelsen på land. Det får derjemte icke förglömmas, huru viktigt vid kommunikationer i allmänhet det är, för deras tillvaro, att deras tidtabeller spridas bland allmänheten i så vidsträckta kretsar som möjligt. Ingen ovisshet får förefinnas om en linies tillvaro och om turernas regelbundenhet. I motsatt fall har linien för handelsverlden icke det värde och kan icke påräkna den alltjemt fortgående ökning af trafik, som eljest erfarenheten ådagalägger kan komma en god kommunikationsled till del.

Å andra sidan måste också tagas i betraktande det större eller

mindre intresse för förbindelsen, som skulle kunna påräknas från de jernvägsförvaltningar, med hvilka förbindelsen skulle stå i samtrafik. På den svenska sidan är ju icke ifrågasatt någon annan punkt än Stockholm annat än för det fall, att isen skulle lägga hinder i vägen. Men på ryska sidan skulle båtarna, enligt komiténs uttalande, än gå till Reval och än till S:t Petersburg. Under dylika förhållanden torde icke kunna påräknas så fördelaktigt samtrafiksafstal med den ryska jernvägsförvaltning, som dirigerar banorna, som hafva Reval till slutpunkt. Dessa skulle utan tvifvel anse sig förhindrade att uppgöra aftal om samtrafik, synnerligast till eller från det inre af Ryssland, då bestämda grunder för godsdirigeringen icke kunde fastställas. Äfven bör tagas i betraktande, att om de ryska banorna kunde påräkna inkomst af godstrafiken emellan Reval och det inre af Ryssland under hela året, så blefve deras intresse för förbindelsen utan tvifvel större, än om förbindelsen finge mera temporär natur. Och det ådagalägger utan tvifvel mycket större allvar i uppsåtet att skapa goda kommunikationer emellan länderna, om man framkommer med förslag till förbindelser med fullständig regelbundenhet och täta turer än med sådant, som har smak af hugskott och allt för mycket påminner om tillvägagåendet, då linien Vestervik—Libau upprättades.

Då i yttrandet föreslagits, att Libau eller Windau borde ifrågakomma, tillåter jag mig bemärka, att såväl till Libau som Riga danska linier äro inrättade, hvadan vi genom att använda någon af dessa hamnar till öfverfartsort skulle komma i kollision med den danska handeln. Då detta icke är fallet med Reval, torde denna omständighet äfven böra tala till förmån för Reval, hvilket samhälle under dylika förhållanden skulle få intresse af handeln på Sverige.

Reval har 85,000 invånare, är förbundet med S:t Petersburg och det inre af Ryssland med en jernväg af utmärkt beskaffenhet. Emellan Reval och S:t Petersburg gå tre genomgående persontåg dagligen i hvardera rigtningen. Af dessa är ett nattåg försedt med goda sofvagnar. Vid stationen Gatschina, cirka 45 kilometer söder om S:t Petersburg å Petersburg—Revalbanan, utgår en grenbana till den stora hufvudsträckan Petersburg—Moskwa. Varor, som skola till det inre af Ryssland, behöfva således aldrig passera genom S:t Petersburg, utan kunna befordras direkt till sina respektive destinationsorter.

Hamnanläggningarna i Reval hafva, enligt hvad jag inhemtat af de nyaste kartorna, blifvit fullbordade och äro af modernaste beskaffenhet med skjul för varuuppläggnings samt ordentlig tillgång på hamnspår. Hamnen är från sjön fullständigt skyddad af trenne vägbrytare,

hvilket är nödvändigt, emedan den ligger på öppna kusten. Härigenom torde den vintertiden vara temligen tillgänglig, emedan sjöhäfnings minskar olägenheterna med isens sammanfrysande. Att emellertid hamnen vintertiden ofta är besvärad af is, torde icke vara tvifvel underkastadt. Hamnen har emellertid sedan flere år egt en isbrytare af betydliga dimensioner.

Väglängden emellan Stockholm och Reval är cirka 350 kilometer eller omkring 200 latitudminuter. Denna vägsträcka bör med en 12 knops båt kunna tillryggaläggas på 18 timmar, hvadan färden emellan Stockholm och Petersburg via Reval pr båt och pr bana borde kunna försiggå på 30 timmar, hvori inberäknas ett uppehåll af två timmar i Reval, behöfligt för tullbehandling samt för eventuel försening. På grund af denna väsentliga förkortning i fartid emellan Stockholm och S:t Petersburg, borde kunna påräknas åtminstone sommartiden en icke oafsevärd passageraretrafik. Äfven för posten borde betydande fördelar uppstå. Om passageraretrafiken kunde dock denna linie icke med framgång konkurrera med de finska linierna, emedan dessa till stor del gå inomskärs. Jag anser emellertid, att linien har så pass stor betydelse äfven för passageraretrafiken, att båtarne böra förses med passagerareinredning, ty oafsedt den betydande tidsvinsten och att tågförbindelserna emellan Reval och S:t Petersburg äro vida öfverlägsna dem emellan Hangö och S:t Petersburg, bör priset via Reval kunna ställas mycket billigare än via Hangö.

För godstrafiken är deremot den ifrågavarande linien af allra största betydelse. Af komitébetänkandet framgår, att varuomsättningen med Ryssland alltför långsamt stigit under de sista 25 åren. Alla synas derjemte vara eniga derom, att Ryssland borde vara det viktigaste afsättningsområdet för våra produkter, hvartill bör läggas, att billigt pris i Östersjöprovinserna å lifsförnödenheter, särskildt å kött, skulle för Stockholm bereda stora fördelar. Detta bestyrkes af den icke oafsevärda fördel, som linierna emellan Östersjöprovinserna och Köpenhamn bereda för den danska smörexporten på så sätt, att danskarne derifrån förskaffa sig billigt smör för konsumtion i deras land, och blifva de derigenom i stånd att exportera nästan allt det smör de kunna producera. Männe ej nedgången i smörexporten derigenom skulle hämmas? Nedgången i vår export har ju ansetts härröra af ökad konsumtion inom landet. Och vore det ej för landet en affär att kunna importera ett prissbilligt smör för att samtidigt vara i stånd att öka den exporterade qvantiteten, hvilken på den engelska marknaden betingar väsentligen högre pris?

Förutsättningarna för att förbindelsen skall kunna vara gagnelig för varuutbytet fordra emellertid icke allenast regelbundenhet, utan äfven tillräckligt täta turer. Jag är därför icke belåten med komiténs uttalande, att turer borde anordnas »minst en gång i veckan», och jag är vidare icke belåten med att komitéen approximativt anslagit linien hafva ett värde för handeln af 75,000 kronor. Då komitéen icke grundat sin åsigt om beloppet på framlagda beräkningar, skall jag därför i det följande söka utreda hvad den kostar och dess betydelse.

De siffror, som för en sammanställning behöfva användas, kunna med afseende på utgifternas belopp något så när noggrant angifvas. Inkomsterna deremot äro vida svårare att beräkna, men tillåter jag mig dervid erinra, att de trafikberäkningar, som uppgjorts för jernvägarne, i allmänhet visat sig öfverstiga förhoppningarna. Jag tillskrifver detta uteslutande en kommunikationslinies regelbundenhet och anser, att en fullt regelbunden båtlinie med täta turer bör med afseende på trafikens tillväxt kunna anses lyda samma lagar, som gälla för jernvägarne. Saknas regelbundenheten eller äro turerna icke tillräckligt täta och om samtrafiksafstal med jernvägarne skulle saknas, bortfaller naturligtvis äfven rättigheten att räkna med nyss angifna förutsättningar.

Jag skall nu först uppgöra kalkyler öfver utgifterna för tvenne båtar med *en* tur i hvardera rigtningen och derefter utvisa, hvad kostnaden uppgår till för att erhålla 4 turer i veckan i hvardera rigtningen.

Skall en tur i veckan inrättas i hvardera rigtningen, kan detta utan ringaste ansträngning utföras af en båt. Den andra båten kommer då att ligga i reserv.

Förutsättningar:

Tvenne ångare, hvaraf den ena fullgör en tur i veckan i hvardera rigtningen, distans 200 latitud-minuter, beräknad fartid 18 timmar, fartygens kostnad cirka 350,000 kronor hvardera, maskinkraft 900 indikerade hästkrafter. Befrielse från alla afgifter till stater, kommuner eller hamnar.

Utgifter:

Hyror:

| | |
|-------------------------|--------------|
| 1 befälhafvare | kronor 5,000 |
| 1 styrman | „ 1,800 |
| 2 styrmän à 1,200 | „ 2,400 |

Transport kronor 9,200

| | | | |
|--|------------------|---------|--|
| | Transport kronor | 9,200 | |
| 1 maskinist | ” | 2,500 | |
| 2 maskinister à 1,500 | ” | 3,000 | |
| 6 eldare à 720 | ” | 4,320 | |
| 6 däcksgastar à 720 | ” | 4,320 | |
| 2 städerskor à 300 | ” | 600 | |
| samt på reservbåten: | | | |
| 1 befälhafvare | ” | 5,000 | |
| 1 maskinist | ” | 2,500 | |
| 2 eldare à 720 | ” | 1,440 | |
| 2 däcksgastar à 720 | ” | 1,440 | |
| 1 städerska à 300 | ” | 300 | |
| Öfrigt besättning å reservbåten, då denna skall tjenstgöra, anskaffas för tillfället eller lånas från hufvudbåten. | kronor | 34,620 | |
| <i>Kosthåll:</i> | | | |
| för 28 man à 1,25 per man per dag | ” | 12,775 | |
| <i>Kol:</i> | | | |
| å 0,8 kilogram per ind. hkr — | | | |
| 13 1/2 ton per resa | 1,404 ton | | |
| vinschar, värmeledning och kök .. | 296 ” | | |
| Summa 1,700 ton à 22 | ” | 37,400 | |
| <i>Diverse i maskin:</i> | | | |
| 15 procent af kolkostnaden | kronor | 5,610 | |
| <i>Diverse på däck:</i> | | | |
| trossar, rengöring, ishackning etc. .. | ” | 5,000 | |
| <i>Arbetspengar:</i> | | | |
| beräknade efter 100 ton för hvarje resa: 10,400 | | | |
| ton à 1 krona in och 1 krona ut | ” | 20,800 | |
| <i>Tvätt</i> | ” | 1,000 | |
| <i>Reparationer och haveri</i> | ” | 5,000 | |
| <i>Diverse</i> | ” | 5,000 | |
| <i>Assurans:</i> 7 procent å 350,000 kronor + 2 procent för reservbåten å 350,000 kronor | ” | 31,500 | |
| <i>Annonsering</i> | ” | 8,000 | |
| <i>Afskrifning</i> 7 procent | ” | 49,000 | |
| | Transport kronor | 215,705 | |

| | | | |
|--|--------|------------------|----------|
| | | Transport kronor | 215,705 |
| <i>Administration och kontor:</i> | | | |
| styrelse | kronor | 8,000 | |
| 2 tjänstemän à 2,000 | „ | 4,000 | |
| trycksaker | „ | 3,000 | 15,000 |
| <i>Dockning och målning:</i> | | | |
| 2 gånger à 800 | „ | 1,600 | |
| <i>Underhåll</i> | „ | 10,000 | |
| <i>Omkostnader för reservbåten:</i> | | | |
| bemannning, kosthåll m. m., då den tages i anspråk | „ | 10,000 | |
| 5 procent ränta à 700,000 | „ | 35,000 | |
| | | Summa kronor | 287,305. |

Förutsättningar:

Tre ångare, hvaraf 2 fullgöra 4 turer i veckan i hvardera rigtningen och en ligger i reserv. I öfrigt lika med föregående.

Utgifter:

Hyror:

| | | | |
|---|--------|------------------|---------------|
| 2 befälhafvare à 5,000 | kronor | 10,000 | |
| 3 styrmän à 1,800 | „ | 5,400 | |
| 4 styrmän à 1,200 | „ | 4,800 | |
| 2 maskinister à 2,500 | „ | 5,000 | |
| 4 maskinister à 1,500 | „ | 6,000 | |
| 14 eldare à 720 | „ | 10,080 | |
| 14 däcksgastar à 720 | „ | 10,080 | |
| 4 städerskor à 300 | „ | 1,200 | |
| samt på reservbåten: | | | |
| Som befälhafvare antages en 1:ste styrman kunna tjänstgöra. | | | |
| 1 maskinist | „ | 2,500 | |
| 2 eldare à 720 | „ | 1,440 | |
| 2 däcksgastar à 720 | „ | 1,440 | |
| 1 städerska | „ | 300 | kronor 58,240 |
| | | Transport kronor | 58,240 |

| | | |
|---|-----------------------------|-----------------|
| | Transport kronor | 58,240 |
| <i>Kosthåll:</i> | | |
| för 53 man à 1,25 per man och dag | „ | 24,200 |
| <i>Kol:</i> | | |
| à 0,8 kilogram per ind. hkr. — | | |
| 13 1/2 ton per resa | 5,616 ton | |
| för vinschar, värmeledning och kök | 1,184 „ | |
| | <u>Summa 6,800 ton à 22</u> | „ 149,600 |
| <i>Diverse i maskin:</i> | | |
| 15 procent af kolåtgången | „ | 22,440 |
| <i>Diverse på däck:</i> | | |
| trossar, rengöring, ishackning etc. | „ | 15,000 |
| <i>Arbetspengar:</i> | | |
| Då 4 turer i veckan i hvardera rigtningen fullgöras, torde kunna påräknas, att godsquantiteten temligen snart ökas. Den upptages i kalkylen därför till det dubbla mot då allenast 1 tur i veckan utföres, eller 20,800 ton à 1 krona in och 1 krona ut | „ | 41,600 |
| <i>Tvätt</i> | „ | 2,500 |
| <i>Reparationer och haveri</i> | „ | 15,000 |
| <i>Diverse</i> | „ | 15,000 |
| <i>Assurans:</i> | | |
| 7 procent å 700,000 + 2 procent å 350,000 | „ | 56,000 |
| <i>Annonser</i> | „ | 8,000 |
| <i>Afskrifning 7 procent</i> | „ | 73,500 |
| <i>Administration och kontor:</i> | | |
| styrelse | kronor 8,000 | „ |
| 2 tjänstemän à 2,000 | „ 4,000 | „ |
| trycksaker | „ 3,000 | „ 15,000 |
| <i>Dockning och målning:</i> | | |
| 3 gånger à 800 | „ | 2,400 |
| <i>Underhåll</i> | „ | 15,000 |
| <i>Omkostnader för reservbåten:</i> | | |
| bemannning, kosthåll m. m., då den tages i anspråk | „ | 10,000 |
| 5 procent ränta å 1,050,000 | „ | 52,500 |
| | <u>Summa kronor</u> | <u>575,980.</u> |

Häraf framgår, att kostnaderna för 4 turer i veckan i hvardera riktningen endast uppgå till dubbla kostnaden för endast en tur i veckan. Det torde därför vara väl värdt att öfverväga, huruvida icke af hänsyn, som jag förut anfört, det vore skäl att taga steget fullt ut och skapa en ordentlig linie, som tillfredsställer alla berättigade kraf och som verkligen kan gagna handeln. Med fyra turer i veckan ernår man hvad som åsyftats. Med en tur i veckan icke.

Innan jag öfvergår till beräkningen af inkomsterna, tillåter jag mig ytterligare påvisa nödvändigheten af att i alla afseenden låta en dylik förbindelse funktionera såsom en »jernväg öfver hafvet».

Det är först då alla kraf på en lätt varutransport äro fyllda, som en förbindelse kan vara till gagn för handeln. Bort därför med allt sådant, som har namn af särskilda ombud för varutransporter emellan jernväg och ångbåt, magasinering eller kommissionärer. Intet af allt detta får ådraga varuafsändarne besvär eller kostnader. Linien måste för att fylla sitt ändamål ingå såsom en länk i samtrafik emellan de svenska och de ryska jernvägarne. Någon sådan med direkt beräkning af distanserna på ena eller andra sidan lagd till grund torde emellertid icke kunna upprättas, utan måste, likasom nu skett emellan Sverige och Tyskland, en skärningspunkt förläggas emellan de olika kommunikations-systemen, därför att taxorna äro uppgjorda på så olika grunder.

Detta är ej heller främmande för Ryssland, hvarest redan sedan många år för godstrafik mellan vissa större handelsplatser, såsom London (Hull, Newcastle), Liverpool (Manchester), Antwerpen (Hamburg), Lübeck (Stettin, Köbenhavn), Bordeaux, Amsterdam (Bremen), Rotterdam, Havre, Leith, Grangemouth (och öfriga skotska hamnar), spanska hamnarna samt från Hamburg via Lübeck inclusive jernvägsfrakten mellan Hamburg, Lübeck och de ryska Östersjöhamnarne, *S:t Petersburg, Reval, Riga och Libau*, gäller en särskild godstariff, upprättad mellan de ryska statsbanorna och främmande ångbåtsrederier, trafikerande ofvannämnda platser med regelbundna turer. Dessa bestämmelser äro sammanförda i ett stort tabellverk, kalladt: »*Tarif für die Beförderung von Frachtgütern in dem Nordisch-Ueberseeischen internationalen Verkehr*». Dess sista upplaga är af den 20 juli 1899.

I detta för oss högst intressanta tariffarbete äro de genomgående

frakterna hela transportsträckan från den utländska hamnplatsen till destinationsorten i Ryssland bildade sålunda:

a) af sjöfrakten från den utländska hamnplatsen till någon af ofvan angifna ryska hamnar;

b) af kostnaderna för iakttagande af transitoformaliteterna i den ryska handeln, hvilka innefatta afgifterna till kommunen, (Artellgebühren), arbetspengar och tullkostnaderna etc. (Platzkosten);

c) af jernvägsfrakten från ryska hamnplatsen till bestämmelseorten, och

d) af omkostnader vid de ryska banorna, bestående af in- och utlastning, stationskostnader äfvensom i öfrigt förekommande samtrafikafgifter. Från dessa sistnämnda äro försändelserna till S:t Petersburg via Reval befriade.

Dessa kommunikationslinier äro således, efter hvad som framgår af de ganska omfattande bestämmelserna i förenämnda tariff, att anse såsom synnerligen välordnade. Det faller dock i ögonen, att intet af denna organisation blifvit till nytta för handeln på Sverige.

Skärningspunkten bör i förevarande fall förläggas till Reval, och ångbåtlinien ingå i den svenska samtrafiken, åtminstone med det genomgående godset, och således beräknas såsom en svensk jernvägslinie i denna. Med en dylik anordning torde icke afsevärda svårigheter böra uppstå för afräkning och kontroll, emedan detta kan ega rum vid statens jernvägars kontrollkontor. Möjligen behöfde en i ryska kunnig person der anställas.

För att under första tiden tillse, att allt går i sin ordning vid behandlingen af godset i Reval, anser jag det kunde vara af nytta att upprätta ett särskildt kontor derstädes, hvilket derjemte skulle ombesörja den behöfliga korrespondensen, reklamationer etc. Detta kontor blefve sålunda den yttersta stationen i vårt jernvägsnät i riktning åt Ryssland.

Med afseende på fraktkostnaden torde statens jernvägstaxa läggas till grund, och sträckan Stockholm—Reval skulle ingå med en beräknad väglängd af 200 kilometer (i stället för den verkliga 350 kilometer). Med antagande af en medelsiffra af 5 öre per tonkilometer, skulle således *medelkostnaden* för en ton transporteradt gods utgöra 10 kronor. Då medelkostnaden på sträckan Reval—S:t Petersburg, enligt hvad jag inhemtat, torde kunna uppskattas till 9 kronor, blefve sammanlagda medelkostnaden för 1 ton omkring 19 kronor, hvilket är väsentligt billigare än hvad som för närvarande fordras för transport via de finska linierna.

Med stöd häraf torde följande inkomstberäkning kunna anställas.

Under förutsättning af *en tur* i veckan i hvardera rigtningen:

Gods:

10,400 ton à 10 kronor pr ton kronor 104,000

Passagerare:

Under 8 veckor, 60 stycken pr resa 480

Under 44 veckor, 20 stycken pr resa 880

Summa 1,360 à 21 ,, 28,560

Summa kronor 132,560

Under förutsättning af *4 turer* i veckan i hvardera rigtningen årligen:

Gods:

20,800 ton à 10 kronor pr ton kronor 208,000

Passagerare:

2,720 stycken à 21 ,, 57,120

Summa kronor 265,120

Sammanställas dessa inkomstsiffror med de beräknade utgifterna, uppstår:

med *en tur* i veckan en brist af kronor 154,745

och med *4 turer* i veckan en brist af ,, 310,860,

hvaraf framgår, att 75,000 kronor äro otillräckliga såväl i ena som i andra fallet.

Om man tager i betraktande värdet af förbindelserna, anordnade på det ena eller det andra sättet, torde man icke tveka vid valet af hvilken man bör gifva företrädet.

Enligt 1898 års statistik uppgår vår export till Ryssland till 5,686,976 kronor, under det att samtidigt exporten till Finland uppgår till 11,425,808 kronor.

De högsta posterna i denna export äro:

| | till Finland | till Ryssland |
|----------------------------|----------------|-----------------|
| Fisk | 551,218 kronor | 922,441 kronor. |
| Maskiner och redskap | 2,478,853 ,, | 318,463 ,, |
| Jern och stål | 3,101,553 ,, | 1,287,072 ,, |

Missproportionen är påtaglig. Den genomgår hela tabellen i kongl. kommerskollegii berättelse och ådagalägger uppenbarligen, att orsaken är bristande kommunikationer.

Endast af artiklarne jern och stål exporteras nu till Finland omkring 15,000 ton, då af samma artiklar till Ryssland endast gå omkring 10,000 ton. Det synes därför vara tillåtligt att kunna antaga, att den beräknade godsquantiteten skall stegras, och synes det mig, att man icke vore för djerf i sina kalkyler, om man antog, att exporten till Ryssland kunde stegras åtminstone till samma höjd som den till Finland. I förbigående torde vara af intresse att erinra, att Danmark, som i egentlig mening icke är något industriland, dock exporterar till oss för ett värde af 58,614,372 kronor.

Det vore därför från det allmännas sida väl använda 310,000 kronor, om dermed föranleddes en afsevärd ökning i exporten.

Huru stor del af hvarje million ökad export, som skulle kunna uppoffras för ändamålet, är ej godt att angifva. Vore de inom landet upprättade produktionsanordningarna så anlitade, att stegring i produktionen skulle verka hämmande i annat afseende, då kunde det vara tvifvel underkastadt, huruvida sträfvan efter ökad export hade sitt berättigande. Men då man under de senaste åren särskildt slagit sig på ett utvecklande af industrien och för ändamålet inrättat grunderna för näringslifvet — tullagstiftningen —, så synes mig konsekvensen fordra, att man uppjuder alla sina krafter att vinna afsättning för de tillverkade artiklarne. Säkert torde emellertid vara, att produktionsgränsen icke är uppnådd.

De åtgärder, som åsyftat exportens befrämjande, hafva inskränkt sig till s. k. handelsstipendiaters utsändande. Huru pass verksamt det medlet är, kan nog ej ännu bedömas, men näppeligen torde det vara nog. Grundligare åtgärder måste vidtagas, om vi ej skola utsättas för de bedröfligaste öfverraskningar med afseende på vår handelsbalans.

Det kan nog synas, att den af mig föreslagna åtgärden med upprättande af en kraftig förbindelse till Ryssland är dyrbar. Men tager man i betraktande de fördelar, som skulle beredas landet, om exporten skulle stegras med åtskilliga millioner, så är utgiften försvinnande, hvarje öre af dylik export betyder import af guld och förbättring af handelsbalansen.

Dock, när beslutet skall fattas härom, må man öfverväga, om möjligheten för afsättning af våra produkter till Ryssland finnes eller icke. Föreligger den, och derom äro, efter hvad som synes af alla

de inhemtade yttrandena, alla ense, då må vi företaga en kraftig och väl beräknad åtgärd — ingen halfmesyr, af dem ha vi haft nog. Alltså, taga steget fullt eller ock — låta frågan falla!

För linien Stockholm—Reval borde gälla följande bestämmelser, om linien skall upprätthållas genom enskildt bolag:

- a) att fartygen skola vara passagerareinredda;
- b) att åtminstone 2 af fartygen skola göra 12 knop och att det tredje skall vara så starkt byggt, att vinterresor dermed kunna företagas;
- c) att turerna mellan Stockholm och Reval skola vara fullt regelbundna med 4 dubbelturer i veckan efter turlista, som af kongl. jernvägsstyrelsen fastställles; skolande turernas antal minskas till en i veckan under den tid af året, då is hindrar;
- d) att frakttariff skall fastställas i öfverensstämmelse med statens jernvägars taxa för 200 kilometer;
- e) att linien skall ingå i svenska samtrafiken, skolande upprättandet af tariffer m. m. ombesörjas genom kongl. jernvägsstyrelsen;
- f) att afkortning för uteblifven tur skall ega rum med ett belopp, när detta skett på grund af naturhinder, som står i proportion med hela subventionsbeloppets förhållande till antalet turer, som under året är att utföra, samt, om sådant skäl icke föreligger, detta ökad med en pligt af 100 kronor;
- g) att kontrakt skall uppgöras för 10 år;
- h) att staten eger inlösningsrätt under samma vilkor, som pläga bestämmas vid jernvägskoncessioner.

För att emellertid den ifrågavarande linien i alla afseenden skall fylla sitt ändamål är oeftergifligt, att såväl i Reval som i Stockholm lämpliga hamnanordningar utföras för bekväm lastning och lossning. I Reval synas dessa anordningar vara tillfredsställande, under förutsättning af att ångarne kunna blifva placerade i den ryska staten tillhöriga delen af hamnen. I Stockholm deremot finnas för närvarande inga lämpliga anordningar, men torde sådana utan allt för stora kostnader kunna åvägbringas i Stadsgårdens inre del. Derjemte bör tullbevakningen anordnas så, att intet hindrar fartygen från att lossa och lasta under bevakning hvilken tid på dygnet som helst, beroende på de godsmängder, som äro att transportera.

Med stöd af hvad jag sålunda anfört, får jag hemställa,

att Riksdagen för upprättande af en regelbunden förbindelse emellan Stockholm och Reval måtte anvisa ett belopp att utgå för 10 år med 310,000 kronor årligen och under de vilkor, som Kongl. Maj:t pröfvar erforderliga, bärande linien ställas under kongl. jernvägsstyrelsens kontroll.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

G. O. Wallenberg.