

**N:o 79.**

Ank. till Riksd. kansli den 30 april 1901, kl. 3 e. m.

*Utlåtande, med anledning af två inom Riksdagen väckta motioner afseende inrättande af dels en regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Stockholm och Reval, dels ock en ångfärjeförbindelse mellan hamn i Skåne och Lybeck.*

(1:a U. A.)

1:o) Uti en inom Riksdagens Andra Kammare väckt motion (n:o 94), hvilken blifvit till utskottet hänvisad, har herr *G. O. Wallenberg* föreslagit, att Riksdagen för upprättande af en regelbunden förbindelse mellan Stockholm och Reval måtte anvisa ett belopp att utgå för 10 år med 310,000 kronor årligen och under de vilkor, som Kongl. Maj:ts pröfvade erforderliga, börande linien ställas under kongl. jernvägsstyrelsens kontroll.

Motionären har till stöd för sin framställning anfört följande:

Handelsbalansen hade under de senaste åren på ett beklagligt sätt visat tendens i ogynsam riktning. Man hade ansett, att orsaken härtill 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 vore emellertid i längden icke hållbart, och motionären trodde för egen del icke, att ett

sådant missförhållande skulle kunna göra sig gällande, om icke någon missbildning hos vårt ekonomiska lif förefunnes.

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

Redan för öfver två år sedan hade dessa fått ett uttryck i åtskilliga bruksegares genom jernkontoret till Kongl. Maj:t ingifna skrivelser angående förbättrade kommunikationer till Ryssland.

Motionären vore fullt öfvertygad om att bruksegarne och jernkontoret haft rätt i att söka missförhållandena hos bristande kommunikationer till våra närgränsande länder. Handels- och sjöfartskomitén hade 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, hade dock närmast tagit form i förslag till upprättande af förbindelser till norra och södra Amerika samt till Ostindien. Och åt undersökningen af kostnaden för dylika förbindelser hade komitén egnat en omständlig pröfning. Beträffande förbindelserna till de närmare länderna hade deremot icke fullständiga kalkyler framlagts. Då motionären i motsats till komiténs flertal ansåge linierna till de aflägsna länderna af vida mindre betydelse än upprättandet af goda kommunikationer till våra grannländer, hade han i afgifven reservation framlagt sina betänkligheter gent emot de förra och en detaljerad utredning angående de senare. För honom syntes nemligen likgiltigt, om 1,000 tons gods passerade gränsen för att vidare befordras till Kina eller om destinationsorten vore Ryssland, Tyskland eller Danmark. Lika mycket guld eller utländska valutor tillfördes landet i begge fallen, och handelsbalansen finge deraf samma inverkan. Men hvad som deremot vore visst, vore, att exporten af 1,000 tons gods till Kina vore förenad med betydligt mycket mera besvär, kostnad och risk än samma qvantitet till de närgränsande länderna.

Då nu exporten till särskildt Ryssland enligt föreliggande utredning vore ytterst obetydlig och då motionären befarade, att Kongl. Maj:t vid framläggande 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 hade detta föranledt motionären att i framlagd motion få utrönt, huruvida icke den meningen inom Riksdagen gjorde sig gällande, att man borde taga ett *litet steg först*, innan man toge i tu med ett stort, mera omfattande och framför allt mera dyrbart. Denna motionärens åsigt, som han i reservation anförde, hade sålunda motiverats:

Frågan om subventioner af statsverket hade alltid ansetts vara af synnerligen grannliga natur. I utlandet hade sådana under vissa tidsperioder anlitats, och det hade icke förnekas, att subventioners beviljande af allmänna medel varit till stort gagn för handeln och sjöfartsnäringen. Men hvad som vore nyttigt i dag vore icke alltid nyttigt ett år härefter, och därför hade man utan tvifvel kunnat spåra, att åsigterna utomlands angående nödvändigheten af subventioners beviljande icke framträdde så skarpt nu som för 15 år sedan. Dermed vore dock icke bevisadt, att hos oss i vissa fall systemet med subventioner icke behöfde tillgripas, ty med afseende på *handels* utveckling läte det sig icke göra att öfverhoppa vissa skeden af utvecklingens jemna gång.

Hvad den stora internationella sjöfarten beträffade, löde den mindre under den jemna utvecklingens lag än många andra näringar, därför att det element, på hvilket den bedrefves, numera vore en gemensam egendom, öppen för alla; och fraktmarknaden stode en och hvar till buds, förmedlad genom den elektriska gnistan, lika väl i Stockholm som i London eller Hamburg. Här vore endast fråga om att den behöfliga materielen funnes. Dess mer eller mindre fördelaktiga användning komme sedan att bero på kunskaperna och erfarenheten hos redarne. Det vore således jemförelsevis få faktorer, som med afseende på den stora sjöfarten invercade. Skeppsredareverksamheten vore icke en näring, som behöfde läras från far till son i många led, och för densamma gälde icke ovilkorligen, att en redare med 60 år på nacken måste vara mera framstående än 30-åringen. Endast energi och den vakna blicken samt det flitiga inhemtandet af hela världens marknadsläge utgjorde underlaget för kompetensen. Det hade därför visat sig, att vissa länder, såsom Norge och i synnerhet Tyskland, kunnat på synnerligen kort tid komma att intaga framstående platser inom de sjöfartsidkande nationernas led, hvilket för motionären bevisade, att om man *velat* en utveckling i den rigtningen, så funnes inga tekniska hinder för saken. Visserligen vore han den förste att framhålla, att befintligheten af en duglig kustbefolkning vore ett viktigt underlag för sjöfarts-

närings- utveckling, och icke kunde det jäfvas, att denna omständighet, hvad beträffade Norge, hade sin stora betydelse. Men om Tyskland hade man aldrig kunnat påstå, att det egt en sjöfarande kustbefolkning. Det hade uppfostrat en sådan, då man der i landet kommit till insigt om den stora betydelsen af sjöfarten, och om få uttalanden syntes man i Tyskland vara så enig som om den af tyske kejsaren gifna parollen: »*Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser.*»

I båda dessa länder hade man förstätt att anskaffa det nödiga kapitalet. I Tyskland, därför att tillräckliga kapital alltid funnes disponibla, då deras framgångsrika användande vore att påräkna. I Norge, därför att öfriga näringar icke haft sådana förutsättningar som just denna. Och hvad man sjelf icke haft, det hade man anskaffat utifrån, ty rederinäringen, rätt bedrifven, skulle, det hade man insett, i allmänhet gifva så stor vinst, att man alltid kunde batala den utländske kapitalisten en rätt hög ränta och ändock hafva god behållning. Motionären hade alltid därför ansett såsom fåvitskt det hos oss ofta förekommande klandret, då det vore tal om att norrmännen till stor del icke egde sin handelsmarin. Faktum vore emellertid, att de förtjenat betydliga belopp på den transaktion, som af dem utförts, och det skulle antagligen om några år kunna bevisas, då man kunde öfverskåda 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 hade varit sjöfarten, som åstadkommit detta.

På ett helt annat sätt stälde sig frågan om en *utveckling af handeln*. Dess teknik vore oändligt mycket mer komplicerad. I motsats till att befraktaren af ett fartyg i allmän fraktfart endast kräfdes få manipulationer, få telegram och ett fåtal förhandlingar, fordrade varuutbytet ett oerhördt arbete. Köpmannen, som vore mellanhand mellan producenten och konsumenten, kunde icke med en helt enkelt telegrafisk förfrågan göra sig underrättad om, huruvida en så och så stor kvantitet af en vara erfordrades. 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 smaktningarna eller vanorna skulle vara så olika, att det utförande af hans artikel, som passat för A, ej passade 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 skulle löna sig. Den stora utvecklingen hos industrien och dermed förenade prisfall nödvändiggjorde nemligen, att varuomsättningen

skedde i stort; det kunde aldrig löna sig att igångsätta ett varnutbyte med små kvantiteter. Kostnaderna skulle då blifva för stora och vinsten bortfalla. Köpmannens arbete vore emellertid dermed icke slut. Hade han lyckats anskaffa ett tillräckligt antal afnämare, så gälde för honom sedan att förmedla dessas smak och intressen till producenten. Han måste upplysa och undervisa denne om hvad marknaden fordrade. Väl ansåges det i många fall, i synnerhet hos de större fabrikanterna, att dessa sjelfva skulle inhemta kännedom hos konsumenten om nyss nämnda omständigheter, och vi hörde ofta omtalas, att jernbruk utsände sin förste ingenjör för ett dylikt ändamål. Motionären trodde emellertid icke, att deraf i allmänhet vunnits önskad resultat, åtminstone icke då sådana resor företoges endast hvart tredje eller fjerde år. Endast en oafslutlig och fortgående förbindelse med konsumenten kunde på ett tillfyllestgörande sätt förhindra, att marknaden förlorades. Konkurrenter uppträdde nemligen och underbjöde eller utbjöde förbättrade artiklar, och skulle marknaden icke förloras, måste antingen varan förbättras i jemnhöjd med konkurrentens eller ock prisnedsättningen utjemnas. Detta vore köpmannens vigtiga uppgift. En icke mindre sådan bestode deri att alltjemt uppsöka nya kunder.

Fastän det, som nyss nämnts, kunde sägas egentligen icke hafva med ämnet att göra, ansåge sig dock motionären böra anföra dessa synpunkter för att kunna bevisa, hvad han sedermera skulle komma till. Han hade velat ådagalägga köpmannens stora mission och vigt för industriens utveckling, och han kunde för att bestyrka detta icke anföra bättre förebilder än England och Tyskland. I synnerhet det sistnämnda landet syntes hafva sin kunskapsrika och dugliga köpmannakår att tacka för sin storartade utveckling.

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

Då motionären inginge på denna fråga, ville han genast för resonnementets skull utkasta det påståendet, att man hos oss, med afseende på de kommunikationer, som köpmännen behöfde, hade försummat mycket, och detta påstående ville han bevisa, i trots af att med afseende på folkmängden intet land i hela världen gjort så mycket för sina kommunikationer som just vårt. De årligen utkommande statistiska redogörelserna ådagalade, att jernvägsnätet vore det mest storartade och att dess utveckling alltjemt fortginge. Statsmagterna visade sitt intresse i detta hänseende genom att snart sagdt utan gräns bidraga

med kapital. Anläggandet af jernvägar, de månne vara af hvad beskaffenhet som helst eller ligga i hvilken som helst afkrok af landet, funne alltid gynnnare eller tillräckligt kapital. Ur kulturel synpunkt vore härom ej annat än godt att säga, men ifrågasättas kunde, 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 syntes honom bra många millioner användts mera för behaget, att en landsdels befolkning skulle kunna åka på jernväg i stället för med skjuts, än för nödvändigheten af handelsomsättning; och i detta låge ju i och för sig intet ondt, för så vidt man kunde anse, att landet hade råd dertill. Hvarken vår handelsomsättning eller handelsbalansen hade deraf nytta, ty jernvägsnätet omsatte hufvudsakligast varor inom landet. Nu hade emellertid uppgiften för handels- och sjöfartskomitén icke varit det kulturella intresset, utan det nationalekonomiska, och därför hade motionären sökt ådagalägga, huru viktigt det vore för köpmannen, d. v. s. förmedlaren af vår varuomsättning, att hafva goda kommunikationer. För denna vore det icke nog, att man inrättade goda kommunikationer *till gränsen, utan man måste gå utöfver denna — man måste draga ut jernvägarne öfver hafven.* Det vore detta, som icke beaktades; det vore detta, som måste göras.

I det allmänna föreställningssättet inginge, att, om en jernväg ledde till en sjöstad och denna stode i förbindelse med orter i främmande länder medelst ångbåtar, så funnes en användbar handelsförbindelse. Det vore emellertid icke så. Allt för många omständigheter och hinder förefunnes för att en dylik anordning skulle kunna kännetecknas såsom en modern kommunikationsled, användbar för handelsändamål. För att belysa detta ville motionären såsom exempel framhålla, huru föga gagneliga vi i dag skulle anse samfärdsmedlen mellan Stockholm och Malmö, om tågförbindelse mellan 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, kunde väl icke nekas vara slående. Det ådagalade, att hvad som hvarje dag skedde, nemligen att de varor, hvilka fördes till Göteborg, stannade i jernvägens magasin, der de måste omhändertagas af en särskild, dertill befullmäktigad person samt, efter att hafva magasinrats i staden kanske en vecka, fördes ombord på en ångare för att vidare befordras, icke vore modernt. Nog skulle det väcka bra mycken ovilja, om gods behöfde sålunda behandlas i

Nässjö. Motionären kunde ej finna mera fog för att lägga en dylik handelsgräns i Göteborg eller någon annan sjöstad än i Nässjö.

Varuomsättningen finge icke känna sådana gränser, der de icke oundgängligen vore nödvändiga, såsom exempelvis för den transoceaniska trafiken. Att uppehåll i transoceanisk fart måste uppstå, berodde emellertid på den omständigheten, att man exempelvis på en linie emellan Hamburg och Newyork icke kunde 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 vore nog därför relativ. Men det vore å andra sidan stor skilnad mellan transoceaniskt varuutbyte och det som försigginge till våra närmaste afsättningsområden.

På grund af hvad sålunda anförts, ansåge motionären det vara af hufvudsaklig betydelse att erhålla fullt regelbundna förbindelser *utöfver* våra gränser med våra jernvägsförbindelser inom landet. De borde vara dagliga såväl till Ryssland som till Tyskland, och att ernå detta låge hvarken inom omöjlighetens gräns, ej heller vore kostnaderna därför så fruktansvärda. För att emellertid dylika förbindelser skulle vara af den nytta, som motionären önskade ådagalägga, måste de hafva naturen af att vara sannskyldiga »*jernvägar öfver hafven*». Att en omlastning måste ske, när varan skulle öfvergå från land till haf, borde icke hafva någon inverkan för varuafsändaren. Han borde icke behöfva vidtala särskilda ombud för varornas magasinering eller omhändertagande; allt sådant måste ombestyras af kommunikationsförvaltningarna, så att varornas obehindrade framförande öfver allt egde rum. Detta hörde icke till det utförbara, äfven om direkt samtrafik i den mening, att väglängderna sammanlades, med ett sådant land som Ryssland icke skulle kunna vinnas. Ty lika såväl som nu genom enskildt aftal varan kunde tullbehandlas och vidare försändas till det inre af ett närbeläget land, lika väl kunde detta ombesörjas genom aftal mellan kommunikationsförvaltningarna. Beqvämligheten af en sådan anordning låge i öppen dag. I stället för att en härvarande fabrikant genom korrespondens behöfde anskaffa ett särskildt ombud å det främmande landets gräns, kunde han erhålla nödiga upplysningar om fraktkostnader m. m. vid stationen, der varan inlemnades. Att en sådan anordning för öfrigt vore utförbar, hade 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 kunde anses såsom be-

qväm, så hade den dock många och betänkliga skuggsidor genom att vi komme i kommersielt beroende.

Såge vi till exempel på huru vi skött vår smörexport, och uppdroge en jmförelse med huru danskarne skött sin, så skulle vi finna, att från det att vi på 70-talet båda stått ganska lågt, ja, så lågt, att knappast någon export försiggått alls från de båda länderna, så hade 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 exporterade af denna vara för 20 millioner kronor, då vi importerade för flera millioner. Att detta berodde på öfverlägsenheten hos deras kommunikationer och hos deras köpmän, lede intet tvifvel. Men det vore 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 försummade att anordna regelbundna kommunikationer till de angränsande länderna.

Huru viktigt det vore att komma så direkt som möjligt till afsättningsorten, kunde äfven genom slående exempel visas, just med afseende på vår smörexport. Smörproducenten i södra Sverige hade tillgång till samtrafiktaxor öfver Danmark till England, på samma sätt som den danske smörproducenten. Men han begagnade sig såsom regel icke häraf, utan föredroge att sälja sitt smör till köpmannen i Köpenhamn. Sålunda såldes af de 40 millioner kronor smör, som vi årligen exporterade, icke mindre än för 15 millioner kronor till danska mellanhänder. Dessa hade emellertid intet intresse af att afsätta den svenska varan framför den danska, och följden deraf blefve både att sämre pris erhöles och att marknaden inskränktes. 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. Motionären syftade härvid på att i synnerhet smörexporten från södra Sverige borde förmedelst ångfärjor i direkta vagnar ledas öfver Lübeck till Hamburg och England förmedelst från Hamburgs frihamn redan nu *hvarje dag* afgående båtar. Vi erhöle då en kraftig hjälp just inom det område, der vi sjelfva vore svaga, nemligen köpmannens, och det lede 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. Han



afsåge emellertid att i ett annat sammanhang återkomma till denna viktiga angelägenhet och hade endast velat antyda utförandet.

I det föregående hade motionären, enligt hvad han vidare yttrat, sökt ådagalägga, huru stor och viktig frågan vore om upprättandet af goda kommunikationer utöfver landets gränser.

Han hade ock framhållit, att den stora sjöfarten i och för sig enligt hans förmenande vore en så god näring, att den icke annat än i undantagsfall borde behöfva någon direkt hjälp i annat afseende än anskaffande af kapital och modernisering af befintliga institutioner. Men härvid syftade han endast på *allmän fraktfart* och ville uttryckligen framhålla, att man måste bestämdt skilja emellan sådan sjöfart, som bedrefves för sjöfartens egen skull, och sådan, som bedrefves för handeln. Den sistnämnda hade helt andra betingelser. Den vore icke längre att anse såsom sjöfart i detta ords allmänna mening, utan den vore att anse såsom ett jernvägsföretag eller låt vara en kommunikationslinie. Men likasom det vore ådagalagdt, att jernvägsdrift utan regelbundenhet och dagliga förut fastställda afgangstider skulle vara något onaturligt och i hvarje fall icke motsvara sitt ändamål, lika kraftigt önskade motionären framhålla, att ett utsträckande af våra jernvägar öfver våra gränser och till närliggande länder ovilkorligen måste lyda samma lagar och fylla samma uppgifter som de å land belägna kommunikationerna. Det komme att taga tid att här i landet få detta föreställningssätt erkänt, ty det vore för oss så nytt; men det blefve en ocftergiftig nödvändighet, för så vidt vår exportindustri icke skulle gå under och för så vidt vi önskade ett upphjelpande af vår nuvarande beklagliga handelsbalans till utlandet.

Detta uttalande finge 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 motionärens påstående vore begränsadt till oss närmast liggande länder och kunde ej gälla andra, förr än vi till äfventyrs skulle få sådana intressen längre bort, som då kunde gifva fog för utsträckta kommunikationer. Så hade Norge i ganska utsträckt grad gifvit subventioner åt sjöfartsföretag, hufvudsakligast på egna kuster eller med närliggande länder. I ett enda fall hade man gått längre, nemligen med den spanska linien. Anledningen härtill vore emellertid uppenbar. Norge hade 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 hade den linien inrättats, och det hade äfven blifvit ådagalagdt, att den beredt landet stora fördelar.

Men helt annorlunda stälde sig frågan enligt motionärens 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 föreläge intet sådant verkligt underlag för dylika linier som exempelvis för de länder, som hade betydande kolonier. Ej heller hade såsom under Frihetstiden den svenska handeln tagit den rigtningen, att den slagit sig särskildt på dessa trakter, en rigtning som för öfrigt hufvudsakligen afsett import och icke export. Och ändock hade under de senaste åren oupphörligen ropet efter sådana linier hörts. Knappast en enda af de under senaste åren utsända handelsstipendiaterna hade 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 hade pekat på det lilla Danmark och icke utan afund framhållit, att vi borde hafva kunnat åstadkomma lika mycket som detta. Men man hade dervid förbisett, att de danska linierna tillkommit efter ett stort artadt och grundligt arbete, åsyftande handelns upphjelpande. Danskarne hade hvad vi saknade, nemligen en lifskraftig och duglig köpmanskår, som genom resor och noggranna studier förskaffat sig insigt om dylik handel. Och de hade vidare sökt sådana politiska förbindelser, som erfordrades för att icke blottställa en liten nations undersäte i dessa halfbarbariska trakter. Häraf syntes återigen, huru komplicerade dessa saker vore; om den danska-ostasiatiska linien komme att bära sig, syntes detta bero på att den endast vore ett komplement till andra merkantila storartade företag i Siam och Kina, så att linien icke i och för sig behöfde bära alla dermed förenade utgifter.

Skulle därför sträfvandena gå i den rigtningen, att vi skulle sysselsätta oss i mycket aflägsna länder, så borde spörsmålet behandlas sålunda; att vi med all kraft sträfvade efter att skaffa oss handel med dessa länder och afsättning derstädes af våra produkter; att vi derför genom utsändande af skickliga, tekniskt bildade personer undersökte möjligheten deraf — icke genom oerfarna handelsstipendiater — och att vi derefter slutligen, sedan handeln visat sig uppblomstrande, sysselsatte oss med frågan om inrättandet af egna linier.

I den ordningen ansåge motionären, att komitén bort behandla ifrågavarande spörsmål, och det vore derför han hyst så stora betänkligheter vid saken i fråga, att han ansett sig 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 syntts för många vara så tilltalande, vore det så mycket mer angeläget att grundligt utreda densamma. Han hade därför deltagit i utarbetandet af kostnadsuppgifter för upprättandet af dylika linier, och fastän som regel kalkylerade utgifter i högst väsentlig mån understege blifvande verkliga, så ansåge han dock, att de af komitén framlagda siffrorna vore så nära de verkliga, att på dem kunde grundas en föreställning om utgiftssidan. Hvad beträffade inkomstsidan, hade han deremot stora betänkligheter. Först och främst kunde det väl icke sägas vara af behovet påkalladt att upprätta en linie, när man i kalkylen måste taga sin tillflykt till de inkomster, som kunde uppkomma genom inlastande af varor i ett på vägen beläget handelscentrum. Visserligen kunde 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 vore dock antagligt, att de verkliga siffrorna vore oväsentligt högre. Motionären för sin del såge ej heller någon utsigt till att detta i någon väsentlig mån skulle förändra sig.

Han kunde emellertid icke neka till att det vore ganska motbjudande att behöfva opponera sig mot planer på dylika företag, hvilka otvifvelaktigt skulle åtminstone tills vidare uppfylla mången med stolthet och komma de fosterländska känslorna att svalla. Men han kunde 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 komme att ske, om vi nu eller under de närmaste åren anordnade dylika förbindelser. Om deremot de nödvändiga förutsättningarna, nemligen en utvecklade handel och kännedom om dessa länder, skulle komma att blifva till finnandes, då, men först då, skulle han blifva den ifrigaste förkämper för inrättandet af behöfliga kommunikationer. Han ville derjemte visa, att vi kunde 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 började bearbetas i närheten af Gellivare-banan, kunde det icke ifrågasättas att anlägga en ny jernväg ner till hafvet, utan man transporterade den brutna malmen förmedelst en bibana till

hufvudbanan, åtminstone så länge som trafiken på denna icke vore större, än att godsmängden kunde framföras. På samma sätt hade han tänkt sig, 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 hade endast sällan fyllda lastrum, åtminstone icke på utgående, och kunde därför lemna godt tillfälle för befordran af våra industriartiklar. De varor deremot, som beräknats för hemresan, vore alla af sådan natur, att de billigare kunde befordras genom ångfartyg i allmän fraktfart eller genom segelfartyg, än genom dyrbara subventionerade linier. Häremot hade man hufvudsakligast endast haft en invändning, nämligen att varorna vid omlastningen kunde taga skada. Då emellertid det hufvudsakligaste exportgodset bestode af jern- och stålvaror, och då det icke kunde bestridas, att man genom särskilda åtgärder, såsom en särskild agents anställande och ett magasins upprättande för varornas förvarande på omlastningsorten, för ett jämförelsevis ringa belopp skulle kunna få denna olägenhet utjemnad, så syntes innebörden af denna invändning icke hafva någon bärvidd. Jemförde 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 ville erkänna, att den nyss nämnda olägenheten af omlastningen skulle kunna vara afhjälpt genom att träffa förbättrade anordningar vid omlastningen, så förefölle det, som om denna såsom väsentlig framhållna olägenhet icke fordrade allt för stort afseende.

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

Det vore gifvet, att man vid upprättandet af dylika linier särskildt ansåge som tungt vägande skäl dem, som ådagalade, att vår export deraf skulle kunna draga nytta. Men undersökte man då den mängd gods, som i kalkylerna beräknats kunna *exporteras från Sverige*, så framginge, att

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

Sammanställes 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 visade sig, att kostnaden för hvarje ton exporteradt gods blefve

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

Orimligheten af dessa siffror hade motionären för sin del svårt att förmildra, då inga sådana omständigheter föreläge, som, enligt hvad han ofvan anfört, borde inverka och hade inverkat för andra länder, nemligen antingen koloni-intressen eller speciella handelsintressen.

Sedan motionären förklarat sig i detta sammanhang med afsigt lemna 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 förefunnos, har han öfvergått till behandlingen af förslag till att sammanbinda det svenska och det ryska jernvägsnätet genom en ångbåtslinie Stockholm—Reval.

Fasthållande såsom sin bestämda grundsats vid dylika liniers inrättande, att deras viktigaste ändamål vore att sammanknyta jernvägs-linierna inom tvenne genom hafvet åtskilda länder, ansåge motionären såsom oafvisligt, att det närmaste afståndet skulle väljas. Härutinnan delade han således fullkomligt jernkontorets, exportföreningens och de konsulers mening, som yttrat sig i frågan.

Mot den här ofvan uttalade åsigten, att en dylik förbindelse skulle verka som en jernväg öfver hafvet och att samma anknytningspunkter blefve använda hela året om, borde ingen allvarlig invändning kunna göras. Det vore först genom en långt drifven regelbundenhet, som förbindelsen öfver sjön kunde med afseende på transportvärde blifva likställd med förbindelsen på land. Det finge derjemte icke för-glömmas, huru viktigt vid kommunikationer i allmänhet det vore, för deras tillvaro, att deras tidtabeller spredes bland allmänheten i så vidsträckta kretsar som möjligt. Ingen ovisshet finge förefinnas om en linies tillvaro och om turernas regelbundenhet. I motsatt fall hade linien för handelsverlden icke det värde och kunde icke påräkna den alltjemt fortgående ökning af trafik, som eljest erfarenheten ådagalade kunde 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 vore 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 syntes icke kunna påräknas så fördelaktigt samtrafiksafstal med den ryska jernvägsförvaltning, som dirigerade banorna, som hade 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 borde 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 ådagalade utan tvifvel mycket större allvar i uppsåtet att skapa goda kommunikationer emellan länderna, om man framkomme med förslag till förbindelser med fullständig regelbundenhet och täta turer än med sådant, som hade smak af hugskott och allt för mycket påminde om tillvägagåendet, då linien Vestervik—Libau upprättades.

Då i yttrandet föreslagits, att Libau eller Windau borde ifrågakomma, ville motionären bemärka, att såväl till Libau som Riga danska linier vore inrättade, hvadan vi genom att använda någon af dessa hamnar till öfverfartsort skulle komma i kollision med den danska handeln. Då detta icke vore fallet med Reval, syntes denna omständighet äfven böra tala till förmån för Reval, hvilket samhälle under dylika förhållanden skulle få intresse af handeln på Sverige. Reval hade 85,000 invånare, vore förbundet med S:t Petersburg och det inre af Ryssland med en jernväg af utmärkt beskaffenhet. Emellan Reval och S:t Petersburg ginge tre genomgående persontåg dagligen i hvardera rigtningen. Af dessa vore ett nattåg försedt med goda sofvagnar. Vid stationen Gatschina, cirka 45 kilometer söder om S:t Petersburg å Petersburg—Revalbanan, utginge en grenbana till den stora hufvudsträckan Petersburg—Moskwa. Varor, som skulle till det inre af Ryssland, behöfde således aldrig passera genom S:t Petersburg, utan kunde befordras direkt till sina respektive destinationsorter.

Hamnanläggningarna i Reval hade, enligt hvad motionären inhemtat af de nyaste kartorna, blifvit fullbordade och vore af modernaste beskaffenhet med skjul för varuuppläggning samt ordentlig tillgång på

hamnspår. Hamnen vore från sjön fullständigt skyddad af tre vågbrytare, hvilket vore nödvändigt, emedan den låge på öppna kusten. Härigenom borde den vintertiden vara temligen tillgänglig, emedan sjöhäfnings minskade olägenheterna med isens sammanfrysande. Att emellertid hamnen vintertiden ofta vore besvärad af is, syntes icke vara tvifvel underkastadt. Hamnen hade emellertid sedan flere år egt en isbrytare af betydliga dimensioner.

Väglängden emellan Stockholm och Reval vore cirka 350 kilometer eller omkring 200 latitudminuter. Denna vägsträcka vore 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 blifvit inberäknade 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. I afseende å passageraretrafiken skulle dock denna linie icke med framgång kunna konkurrera med de finska linierna, emedan dessa till stor del ginge inomskärs. Motionären ansåge emellertid, att linien hade så pass stor betydelse äfven för passageraretrafiken, att båtarne borde förses med passagerareinredning, ty oafsedt den betydande tidsvinsten och att tågförbindelserna emellan Reval och S:t Petersburg vore vida öfverlägsna dem emellan Hangö och S:t Petersburg, borde priset via Reval kunna ställas mycket billigare än via Hangö.

För godstrafiken vore deremot den ifrågavarande linien af allra största betydelse. Af komitébetänkandet framginge, att varuomsättningen med Ryssland alltför långsamt stigit under de sista 25 åren. Alla syntes derjemte vara eniga derom, att Ryssland borde vara det viktigaste afsättningsområdet för våra produkter, hvartill borde läggas, att billigt pris i Östersjöprovinserna å lifsförnödenheter, särskildt å kött, skulle för Stockholm bereda stora fördelar. Detta bestyrktes af den icke oafsevärda fördel, som linierna emellan Östersjöprovinserna och Köpenhamn beredde för den danska smörexporten på så sätt, att danskarne derifrån förskaffade sig billigt smör för konsumtion i deras land, och blefve de derigenom i stånd att exportera nästan allt det smör de kunde producera. Motionären framkastade dervid frågan, huruvida ej nedgången i smörexporten derigenom skulle hämmas. Nedgången i vår export hade ju ansetts härröra af ökad konsumtion inom landet. Och vore det ej för landet en affär att kunna importera ett

prisbilligt smör för att samtidigt vara i stånd att öka den exporterade kvantiteten, hvilken på den engelska marknaden betingade väsentligen högre pris?

För att förbindelsen skulle kunna vara gagnelig för varuutbytet fordrades emellertid icke allenast regelbundenhet, utan äfven tillräckligt täta turer. Motionären vore därför icke belåten med komiténs uttalande, att turer borde anordnas »minst en gång i veckan», och han vore vidare icke belåten med att komitén approximativt anslagit linien hafva ett värde för handeln af 75,000 kronor. Då komitén icke grundat sin åsigt om beloppet på framlaga beräkningar, ville han därför i det följande söka utreda hvad den kostade och dess betydelse.

De siffror, som för en sammanställning behöfde användas, kunde med afseende på utgifternas belopp något så när noggrant angifvas. Inkomsterna deremot vore vida svårare att beräkna, men erinrade motionären dervid, att de trafikberäkningar, som uppgjorts för jernvägarne, i allmänhet visat sig öfverstiga förhoppningarna. Han tillskrefve detta uteslutande en kommunikationslinies regelbundenhet och ansåge, att en fullt regelbunden båtlinie med täta turer borde med afseende på trafikens tillväxt kunna anses lyda samma lagar, som gälde för jernvägarne. Saknades regelbundenheten eller vore turerna icke tillräckligt täta eller om samtrafiksafstal med jernvägarne skulle saknas, bortföle naturligtvis äfven rättigheten att räkna med nyss angifna förutsättningar.

Motionären ville först framlägga kalkyler öfver utgifterna för tvenne båtar med *en* tur i hvardera rigtningen och skulle derefter visa, hvartill kostnaden skulle komma att uppgå för att erhålla 4 turer i veckan i hvardera rigtningen.

Skulle en tur i veckan inrättas i hvardera rigtningen, kunde detta utan ringaste ansträngning utföras af en båt. Den andra båten komme då att ligga i reserv.

#### *Förutsättningar:*

Tvenne ångare, hvaraf den ena skulle fullgöra en tur i veckan i hvardera rigtningen, distans 200 latitud-minuter, beräknad fartid 18 timmar, fartygens kostnad cirka 350,000 kronor hvatrdera, 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	
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	kronor 34,620

Öfrig besättning å reservbåten, då denna skulle  
tjenstgöra, borde anskaffas för tillfället eller  
lånas från hufvudbåten.

## Kosthåll:

för 28 man à 1,25 per man per dag .....

„ 12,775

## Kol:

à 0,8 kilogram per ind. hkr —

13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ton per resa .....

1,404 ton

vinschar, värmeledning och kök ... 296 „

Summa 1,700 ton à 22

„ 37,400

## Diverse i maskin:

15 procent af kolkostnaden .....

kronor 5,610

## Diverse på däck:

trossar, rengöring, ishackning etc. ....

„ 5,000

## Arbetspenningar:

beräknade efter 100 ton för hvarje resa: 10,400

ton à 1 krona in och 1 krona ut .....

„ 20,800

Tvätt .....

„ 1,000

Reparationer och haveri .....

„ 5,000

Diverse .....

„ 5,000

Transport kronor 127,205

	Transport kronor 127,205
Assurans: 7 procent å 350,000 kronor + 2 procent för reservbåten å 350,000 kronor .....	,, 31,500
Annonsering .....	,, 8,000
Afskrifning 7 procent .....	,, 49,000
<i>Administration och kontor:</i>	
styrelse .....	kronor 8,000: —
2 tjänstemän å 2,000 .....	,, 4,000: —
trycksaker .....	,, 3,000: —
	,, 15,000
<i>Dockning och målning:</i>	
2 gånger å 800 .....	,, 1,600
Underhåll .....	,, 10,000
<i>Omkostnader för reservbåten:</i>	
bemannning, kosthåll m. m., då den toges i anspråk .....	,, 10,000
5 procent ränta å 700,000 .....	,, 35,000
	Summa kronor 287,305

*Förutsättningar:*

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

*Utgifter:*

*Hyror:*

2 befälhafvare å 5,000 .....	kronor 10,000
3 styrmän å 1,800 .....	,, 5,400
4 styrmän å 1,200 .....	,, 4,800
2 maskinister å 2,500 .....	,, 5,000
4 maskinister å 1,500 .....	,, 6,000
14 eldare å 720 .....	,, 10,080
14 däcksgastar å 720 .....	,, 10,080
4 städerskor å 300 .....	,, 1,200

samt på reservbåten:

Som befälhafvare antoges en 1:ste styrman kunna tjänstgöra.

Transport kronor 52,560

	Transport kronor	52,560	
1 maskinist .....	„	2,500	
2 eldare à 720 .....	„	1,440	
2 däcksgastar à 720 .....	„	1,440	
1 städerska .....	„	300	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 $\frac{1}{2}$ ton per resa .....	5,616 ton		
för vinschar, värmeledning och			
kök .....	1,184 „		
	Summa 6,800 ton à 22	„	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 fullgjordes, borde kunna påräknas, att godsquantiteten temligen snart skulle ökas. Den upptoges i kalkylen därför till det dubbla mot då allenast 1 tur i veckan utfördes, 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
	Transport kronor	513,480	

Transport kronor 513,480

Omkostnader för reservbåten:

bemannning, kosthåll m. m., då den toges i anspråk.....	„	10,000
5 procent ränta å 1,050,000 .....	„	52,500
		<hr/>
		Summa kronor 575,980

Häraf framginge att kostnaderna för 4 turer i veckan i hvardera rigtningen endast komme att uppgå till dubbla kostnaden för endast en tur i veckan. Det borde därför vara väl värdt att öfverväga, huruvida icke af hänsyn, som förut anförts, det vore skäl att taga steget fullt ut och skapa en ordentlig linie, som tillfredsstälde alla berättigade kraf och som verkligen kunde gagna handeln. Med fyra turer i veckan ernådde man hvad som åsyftats. Med en tur i veckan icke.

Innan motionären öfverginge till beräkningen af inkomsterna, ville han ytterligare påvisa nödvändigheten af att i alla afseenden låta en dylik förbindelse funktionera såsom en jernväg öfver hafvet.

Det vore först då alla kraf på en lätt varutransport vore fyllda, som en förbindelse kunde vara till gagn för handeln. Bort därför med allt sådant, som hade namn af särskilda ombud för varutransporter emellan jernväg och ångbåt, magasinering eller kommissionärer. Intet af allt detta finge 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 syntes emellertid icke kunna upprättas, utan måste, liksom nu skett emellan Sverige och Tyskland, en skärningspunkt förläggas emellan de olika kommunikationssystemen, därför att taxorna vore uppgjorda på så olika grunder.

Detta vore 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*, gälde en särskild godstariff, upprättad mellan de ryska statsbanorna och främmande ångbåtsrederier, trafikerande ofvannämnda platser med regelbundna turer. Dessa bestämmelser vore sammanförda i ett stort tabellverk, kalladt: »*Tarif*

für die Beförderung von Frachtgütern in dem Nordisch-Ueberseeischen internationalen Verkehr». Dess sista upplaga vore af den 20 juli 1899.

I detta för oss högst intressanta tariffarbete vore 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 innefattade 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 vore försändelserna till S:t Petersburg via Reval befriade.

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

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

För att under första tiden tillse, att allt ginge i sin ordning vid behandlingen af godset i Reval, ansåge motionären det kunna 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 borde 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 motionären inhemtat, borde kunna uppskattas till 9 kronor, blefve sam-

manlagda medelkostnaden för 1 ton omkring 19 kronor, hvilket vore väsentligt billigare än hvad som för närvarande fordrades för transport via de finska linierna.

Med stöd häraf borde 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

Sammanställes dessa inkomstsiffror med de beräknade utgifterna, uppstode:

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

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

Om man toge i betraktande värdet af förbindelserna, anordnade på det ena eller andra sättet, kunde man enligt hvad motionären vidare anfört, icke tveka vid valet af hvilken man borde gifva företrädet.

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

De högsta posterna i denna export vore:

	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 vore påtaglig. Den genomginge hela tabellen i kongl. kommerskollegii berättelse och ådagalade uppenbarligen, att orsaken vore bristande kommunikationer.

Endast af artiklarne jern och stål exporterades nu till Finland omkring 15,000 ton, då af samma artiklar till Ryssland endast ginge omkring 10,000 ton. Det syntes därför vara tillåtligt att kunna antaga, att den beräknade godsquantiten skulle stegras, och syntes det motionären, 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 kunde vara af intresse att erinra, att Danmark, som i egentlig mening icke vore något industriland, dock exporterade 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, vore 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 förefölle det motionären, som om konsekvensen fordrade, att man uppbjode alla sina krafter att vinna afsättning för de tillverkade artiklarne. Säkert vore emellertid att produktionsgränsen icke vore uppnådd.

De åtgärder, som åsyftat exportens befrämjande, hade inskränkt sig till s. k. handelsstipendiaters utsändande. Huru pass verksamt det medlet vore, kunde nog ej ännu bedömas, men näppeligen syntes det vara nog. Grundligare åtgärder borde vidtagas, om vi ej skulle utsättas för de bedrägligaste öfverraskningar med afseende på vår handelsbalans.

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

Dock, när beslutet skulle fattas härom, måste man öfverväga, om möjligheten för afsättning af våra produkter till Ryssland funnes eller icke. Föreläge den, och derom vore, efter hvad som syntes af alla

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

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

a) att fartygen blefve passagerareinredda;

b) att åtminstone 2 af fartygen skulle göra 12 knop och att det tredje skulle vara så starkt byggt, att vinterresor dermed kunde företagas;

c) att turerna mellan Stockholm och Reval blefve fullt regelbundna med 4 dubbelturer i veckan efter turlista, som af kongl. jernvägsstyrelsen fastställdes, hvarjemte turernas antal borde minskas till en i veckan under den tid af året, då is hindrade;

d) att frakttariff skulle fastställas i öfverensstämmelse med statens jernvägars taxa för 200 kilometer;

e) att linien skulle ingå i svenska samtrafiken, hvarvid upprättandet af tariffer m. m. skulle ombesörjas genom kongl. jernvägsstyrelsen;

f) att afkortning för uteblifven tur skulle ega rum med ett belopp, när detta skett på grund af naturhinder, som stode i proportion med hela subventionsbeloppets förhållande till antalet turer, som under året vore att utföra, samt, om sådant skäl icke föreläge, detta ökad med en plikt af 100 kronor;

g) att kontrakt skulle uppgöras för 10 år;

h) att staten borde ega inlösningsrätt under samma vilkor, som plägade bestämmas vid jernvägskoncessioner.

För att emellertid den ifrågavarande linien i alla afseenden skulle fylla sitt ändamål vore oeftergifligt, att såväl i Reval som i Stockholm lämpliga hamnanordningar utfördes för beqväm lastning och lossning. I Reval syntes dessa anordningar vara tillfredsställande, under förutsättning af att ångarne kunde blifva placerade i den ryska staten tillhöriga delen af hamnen. I Stockholm deremot funnes för närvarande inga lämpliga anordningar, men borde sådana utan allt för stora kostnader kunna åvägabringas i Stadsgårdens inre del. Derjemte borde tullbevakningen anordnas så, att intet hindrade fartygen från att lossa och lasta under bevakning hvilken tid på dygnet som helst, beroende på de godsmängder, som vore att transportera.

Utskottet inser visserligen vigten af att vår handelsbalans gent



emot utlandet må ställa sig för oss gynsammare, än den under senare tid varit; och torde bland åtgärder i sådant syfte de vara synnerligen förtjenta att tagas under öfvervägande, som afse, att våra kommunikationer med grannländerna, särskildt för godstrafik till utlandet, må blifva bättre ordnade än för närvarande i allmänhet är fallet, så att exempelvis bestämda fraktsatser må kunna angifvas för godssändningar till vigtigare utrikes orter. Då emellertid förslag, berörande, bland annat, dessa frågor, afgifvits af handels- och sjöfartskomitén, hvilken i december 1900 avslutat sina arbeten, och komiténs betänkande för närvarande är beroende på Kongl. Maj:ts pröfning, samt utskottet är förvissadt, att äfven de i förevarande motion framhållna önskingar och väckta förslag, hvilka dels redan äro af komitén behandlade och dels ytterligare innehållas i motionärens vid komiténs betänkande fogade reservation, dervid skola röna tillbörligt beaktande, anser utskottet det icke vara lämpligt, att Riksdagen på frågans nuvarande ståndpunkt uttalar sig om de i motionen föreslagna åtgärderna, utan synes Riksdagen böra afvakta det förslag i förevarande ämne, som Kongl. Maj:t kan komma att efter ytterligare utredning och noggrann pröfning för Riksdagen framlägga. Utskottet hemställer därför,

att herr Wallenbergs ifrågavarande motion icke må af Riksdagen bifallas.

2:o. Uti en annan inom Riksdagens Andra Kammare jemväl af herr *G. O. Wallenberg* väckt motion (n:o 95) har föreslagits, att Riksdagen måtte besluta att uppdraga åt Kongl. Maj:t att gå i författning om inrättande af en ångfärjelinie emellan skånsk hamn och Lübeck (Travemünde) samt att, om aftal med enskildt bolag om anskaffande af de behöfliga färjorna kunde träffas, dervid förbehålla svenska staten rätt att inlösa färjorna, äfvensom slutligen att af jernvägens trafikmedel utanordna de belopp, som, intill dess linien kunde anses bära sina egna kostnader, vore behöfliga.

I den till stöd för detta förslag framlagda motivering har motionären hänvisat till hvad han i den under punkten 1:o) här ofvan behandlade motionen anfört beträffande vigten af goda kommunikationer för utveckling af vår handel samt erinrat om, att han derstädes uttalat tvifvelsmål angående lämpligheten af inrättandet af linier till aflägsna länder, hvilket härrörde till hufvudsakligaste del deraf, att vår handel

på dessa länder för närvarande vore så obetydlig. Motionären har vidare anfört, att han dermed naturligtvis icke velat säga, att vi icke borde sträfvat efter att deltaga i täflan på äfven de mest aflägsna marknader vid utbudande af industrialster, men att det syntes honom, som om frågan vore för tidigt väckt och att vi under ännu många år skulle kunna begagna oss af andra nationer tillhöriga, redan befintliga kommunikationsleder. Det gälde blott dervid att på ett beqvämt och praktiskt sätt nå befintliga liniers ändpunkter.

Dervid vore naturligt, att tanken i första hand rigtades mot det oss närmast belägna, stora världshandelscentret Hamburg, som med sin frihamn utgjorde den stora internationella stationen för transoceaniska linier till alla jordens olika delar. Väglängden emellan Malmö och Travemünde vore omkring 220 kilometer. Från Trelleborg till samma plats vore omkring 20 kilometer kortare. Med det föreställningssätt, som hos många säkerligen gjort sig gällande och som härrörde af hvad vi redan under många år sett i de danska farvattnen, kunde det synas betänkligt att inrätta en ångfärjelinie af denna omfattning. Erfarenheten från de stora amerikanska sjöarna utvisade emellertid motsatsen. Der hade sedan många år för godstrafik användts stora ångfärjor till betydlig utsträckning och under nautiska förhållanden, som vore fullt öfverensstämmande med dem, som existerade i södra Östersjön.

Detta hade ock till fullo konstaterats genom den noggranna och utredande berättelse, som afgifvits af löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren Enblom, efter en på officiellt uppdrag företagen resa för att inhemta kännedom om dessa färjelinier. Man förestälde sig, att placerandet af ett tungt jernvägståg på däck af ett fartyg skulle blifva för stabibiliteten vådligt, men då man å andra sidan toge i betraktande, att det numera icke vore ovanligt, äfven i Österjön, att se fartyg med trälaster, uppgående ända till 1,800 standards, hvaraf icke mindre än 800 vore placerade på däck, och då vigten af dessa 800 standards vore 2,400 ton, så borde det inses, att ett fullt lastadt jernvägståg, placeradt på däck och bestående af 20 vagnar, hvars vikt inclusive full last icke öfverstege 360 ton, icke behöfde innebära någon risk äfven å ett betydligt mindre fartyg. Motionären trodde nog, att detta skulle stöta mångens föreställningssätt, men det vore ett konstateradt faktum, att å de stora amerikanska sjöarna färjorna på stora stäckor öfverförde jernvägstågen, och att från konstruktions-synpunkt intet hindrade byggandet af dylika fartyg. Dylika färjor, afsedda för gång i öppen sjö, vore emellertid icke så konstruerade som de färjor, vi vant oss vid i de danska farvattnen. För att vara

i allo sjövärdiga, måste de konstrueras med full bog och hög back, hvadan alltid jernvägsvagnarne intoges akterifrån.

En dylik ångfärjelinie borde hafva godstrafik till sin hufvudsakliga sysselsättning. Att å dem öfverföra passagerarevagnar så, som man tänkt sig på den under byggnad varande färjelinien emellan Gjedser och Warnemünde, hade ej visat sig vara tillfredsställande, och det vore motionärens fasta öfvertygelse, att man i Danmark begått ett misstag, då man planlagt en internationel förbindelse med öfverförande af passagerarevagnar. Först och främst måste man fasthålla vid att med en dylik färjelinie sträfva efter inrättandet af »godståg öfver hafven». Färjorna borde därför icke tänkas med större transport-hastighet än cirka 10 knop. De blefve derigenom ekonomiska. Att använda allt för stor kraft hämnade sig sjelf. Anläggningskostnaden blefve vida dyrbarare än behöfligt, och driftkostnaden komme att blifva ruinerande.

Det vore gifvet, att man sommartiden borde kunna påräkna äfven någon passageraretrafik, för hvilken de stora utrymmena skulle medgifva bekväma anordningar. Men detta finge icke vara hufvudsaken, och man måste akta sig för att vid inrättandet af kommunikationer såra en af dess viktigaste grundlagar, nemligen att icke sammanblanda trafik af olika natur. Rigtigheten här af borde icke kunna bestridas, om man hänförde tanken på orimligheten af att köra godståg med snälltågsfart.

De varor, för hvilka en dylik linie skulle hafva stor betydelse, vore trä, snickerivaror och sten. Härvid vore dock att antaga, att de oarbetade trävarorna hufvudsakligast såsom hittills komme att befordras från afskeppningsorten direkt till respektive destinationsorter. Dessa varor inköptes af de tyske köpmännen, upplades i brädgårdar, ordnades och sorterades samt afyttrades i mån af efterfrågan. Härvid komme hela mellanhandsvinsten den tyske köpmannen till godo.

Skulle vi deremot få en ångfärjelinie, skulle med denna, på sätt som nu skedde till Danmark, en ökad afsättning af arbetade trävaror kunna försiggå. Byggmästaren i Lübeck eller i Hamburg hade tillfälle att hos producenten direkt reqvirera sina dörrar, fönsterkarmar eller hyfladt golfvirke och lister. Den många gånger såsom fördelaktig framhållna institutionen med exportmönsterlager skulle först genom inrättandet af så goda kommunikationer kunna sägas vara af nytta, ty derigenom bereddes för konsumenten möjlighet att reqvirera, i hur liten mängd som helst, sådana artiklar, som genom exportmönsterlagret i Lübeck eller i Hamburg kunde erhållas ifrån Smålands snickeri-

fabriker och till billiga pris. Dylig requisiton kunde nu icke försiggå, därför att försändelse med vanliga styckegodsbatar, der finare trävaror sammanblandades med styckegods af hvarje slag, föranledde, att varorna skadades, och regelbundenheten lemnade för öfrigt så mycket öfrigt att önska, att konsumenten hellre vände sig åt annat håll och betalade ett högre pris, der han försäkrade sig om en snabb och säker leverans.

Det vore så oändligt många tillfällen till afsättning af våra produkter, som ginge förlorade därför, att vi icke hade våra kommunikationer inrättade så, att inkomna order kunde expedieras. Och vår export, synnerligast af hel- och halffabrikat, komme aldrig att taga fart, förrän vi beaktat nödvändigheten af att inrätta goda kommunikationer till våra närmaste afsättningsorter. I alla andra länder hade man beaktat detta. Det vore i sanning lysande tillfällen att skapa en stenindustri, som vi ginge miste om. Nu ginge de stora stenblocken ut råhuggna, och hela inkomsten för finhuggning efter arkitekternas noggranna ritningar ginge förlorad därför, att våra stenhuggerier i Blekinge icke såge sig i stånd att på dagen effektuera sina order. Med många andra artiklar vore det på samma sätt. Det öfverskott, som alltid uppstode vid en industriell verksamhet, som öfverfylde marknaden och neddrefve prisen, måste beredas afsättningsort på annat håll. Så gjorde de andra industriidkande länderna. Den, som icke med noggrannhet följde dessa allmänna lagar, han njöte ej heller frukterna af sitt arbete. Väl vore det sant, att den inhemska industrien hufvudsakligen borde vara baserad på konsumtion inom landet, men det hade öfver allt visat sig alldeles oundgängligt att söka afsättning i andra länder för öfverskotten, synnerligast för sådana artiklar, som särskildt med fördel här kunde tillverkas.

Vi lade oss vinn om att på sätt, som i andra länder skedde, avsluta handelstraktater. Men hvad vore i sjelfva verket innebörden af detta arbete, då afsättningen af våra hel- och halffabrikat vore så obetydlig till främmande länder. Det vore meningslöst att endast för råvarorna, som de andra ovilkorligen behöfde, bereda dem dessa fördelar af marknaden i vårt land utan att samtidigt sträfva efter att äfven afsätta våra bearbetade produkter.

För en dylig ångfärjelinie skulle, enligt motionärens beräkning, uppkomma ungefär följande kostnader:

Kalkyl för en *ångfärjeförbindelse* Malmö (Trelleborg)—Travemünde

(Lübeck). Distans 130 engelska mil. Tjensten borde fullgöras af trenne ångfärjor (skruf), 12 knops fart, plats för 20 jernvägsvagnar på tvenne spår, försedda med lastrum och någon passagerareinredning. Trafiken borde utföras sålunda, att hvarje färja ginge 6 veckor i sträck, hvar efter den låge stilla tre veckor. En enkel resa utfördes i hvardera rigtningen per dag. Beräknad tid för öfverfarten 13 timmar — en medelfart af 10 knop.

<i>Hyror:</i> befälhafvaren .....	kronor	6,000:—	
1 styrman .....	„	1,800:—	
2 styrmän à 1,200 .....	„	2,400:—	
1 öfvermaskinist .....	„	2,500:—	
3 maskinister à 1,200 .....	„	3,600:—	
10 eldare à 720 .....	„	7,200:—	
8 matrosor à 720 .....	„	5,760:—	
1 steward .....	„	800:—	
1 kock .....	„	800:—	
2 biträden i köket à 600 .....	„	1,200:—	
1 uppassare .....	„	600:—	
1 städerska .....	„	400:—	
Summa 32 personer kronor		33,060:—	
<i>Kosthåll:</i> 32 man à 1,35 .....	„	15,768:—	
Summa kronor		48,828:—	
för tre färjor .....			kronor 146,484:—
<i>Kol:</i> 1,200 ind. hkr à 1 kg. × 2 × 13			
= 31,2 ton per dag eller pr år ...		11,388 ton	
för lossning och lastning samt be-			
lysning per dag för i gång varan-			
de 4 ton, för stillaliggande 1 ton			
= 5 ton .....		1,825 „	
		= 13,213 ton	
eller i rundt tal 14,000 ton à 22 kronor .....	„	308,000:—	
<i>Konsumtionsartiklar för maskin</i> 15 procent af kol-			
förbrukningen .....	„	46,200:—	
<i>Konsumtionsartiklar à däck</i> .....	„	12,000:—	
<i>Hamnafgifter, fria</i>			
<i>Fyr- och båkafgifter, fria</i>			
<i>Lotspengar</i> .....	„	1,000:—	
			Transport kronor 513,684:—

	Transport kronor	513,684:—
Arbetspengar per ton à 1 kr. in och 1 kr. ut, 25 tons lös last per resa .....	„	36,500:—
Reparationer .....	„	15,000:—
Diverse .....	„	5,000:—
Fartygens underhåll: 3 färjor à 6,500:— .....	„	19,500:—
Expeditionskostnader å begge platserna .....	„	10,000:—
Blanketter, trycksaker och porto .....	„	5,000:—
Annonser .....	„	5,000:—
Förvaltningskostnader .....	„	20,000:—
	kronor	629,684:—

Härvid vore icke upptagna kostnader för assurans, räntor och afskrifningar.

#### Inkomster:

Om 10 lastade vagnar à 8 ton medfördes per resa = 58,400 ton, och 12½ ton löst gods i rum	„	„	„	= 18,250 „
				tillsammans 76,650 ton

och då medeltalet af transportväg för godsförbindelse, enligt hvad som borde kunna antagas vore på svenska statens banor i medeltal 100 kilometer, således tillsammans med sjöfarten 300 kilometer, och afgifterna i öre per tonkilometer enligt statsbanornas medeltariff för 300 kilometer vore 5,0 öre, så belöpte sig hvarje ton transporteradt gods i samtrafik i genomgående jernvägsvagn å 10 kronor.

Alltså en inkomst af 58,400 × 10 .....	kronor	584,000:—
samt för det lösa godset 18,250 à 6 kr. pr ton	„	109,500:—
	kronor	693,500:—

Då emellertid rentabiliteten af linien helt och hållet berodde på den transporterade godsmängden och denna i sin tur endast vore att påräkna i den mån behöfliga aftal samt tariffer utarbetades, och detta allt, enligt hvar erfarenheten visat, icke kunde vinnas utan statens jernvägars kraftiga medverkan, så skulle motionären icke vilja tillråda någon enskild — om än detta i öfrigt vore det önskvärdaste — att befatta sig med anskaffandet af de behöfliga färjorna, alldenstund det kunde inträffa, att dylika samtrafikstariffer allt för länge låte vänta på sig. Det vore nog därför bäst, om färjorna inrättades genom statens för-

sorg. Då emellertid så stora fordringar ställes på budgeten under de närmaste åren, att man i hvarje afseende måste eftersträfvat att befria staten från allt för stora kapitalutgifter, så kunde måhända vederbörande finna någon form, under hvilken linien kunde upprättas på enskild väg, men med rätt för staten att sedermera öfvertaga densamma. Motionären ansåge här icke skäl föreligga att närmare ingå på detta spörsmål, emedan åt regeringen härvidlag borde lemnas fria händer att handla efter sig teende omständigheter. Hufvudsaken vore, att Riksdagen ville göra ett principiellt uttalande med erkännande af det rigtige i att våra kommunikationer utöfver landets gränser, afseende att sammanknyta vårt jernvägsnät med grannländernas, borde förbättras.

Under hänvisande till hvad utskottet under punkt 1:o) här ofvan angående motionärens der behandlade framställning yttrat, hvilket är i hufvudsak tillämpligt jemväl på det i nu förevarande motion gjorda förslag, får utskottet hemställa,

att herr Wallenbergs ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 30 april 1901.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

---