

## Nr 47.

Ankom till riksdagens kansli den 31 maj 1916 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter samt lag om utsträckt tillämpning av lagen den 6 mars 1916 om förbud i vissa fall mot överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri samt mot tidsbefraktning av fartyg, dels ock en i ämnet väckt motion.*

*Närvarande vid ärendets slutliga behandling:* herrar Alexanderson, Söderbergh, Gezelius, Rogberg, greve Spens, Dahl \*), C. G. Lindley, Permansson, Lindhagen \*), Schotte, Persson i Norrköping, Gustafsson i Örebro, Holmdahl, Igel och Lindqvist i Kosta.

---

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Genom en den 25 april 1916 dagtecknad proposition, nr 186, som hänvisats till lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

*Bihang till riksdagens protokoll 1916. 9 saml. 36 häft. (Nr 47.)*

dels

## L a g

om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter.

Härigenom förordnas som följer:

### 1 §.

*1 mom.* Vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden äger Konungen, i den mån så prövas nödigt, förordna, för viss tid eller tills vidare, att med svenskt maskindrivet fartyg, som äger en bruttodräktighet av tvåhundra registerton eller därutöver, gods icke må fraktas mellan utrikes orter. Vad sålunda är stadgat om fraktande skall gälla fortskaffande av gods jämväl i annat fall än vid befordran mot vederlag.

Under tid, då sålunda meddelat förordnande är gällande, skola i sjölagen givna stadganden, som avse befogenhet för befälhavare att sälja av redarens gods eller av lasten eller röra utlossning av gods annorstädes än i bestämmelseorten, äga tillämpning, ändock att därigenom gods, som inlastats å utrikes ort, skiljes från fartyget å sålunda belägen ort; dock må i fall, som avses i 128 och 129 §§ sjölagen, lossning av gods, som inlastats å utrikes ort, äga rum endast å inom riket belägen ort.

*2 mom.* Från förbud, som i 1 mom. sägs, undantagas med inskränknin-  
ningar och enligt bestämmelser i övrigt, som Konungen må meddela:

a) fartyg, som göra regelbundna resor mellan Sverige och utrikes orter efter en på förhand kungjord plan, som tillämpas, då denna lag träder i kraft; samt

b) gods, som utgöres av skeppsproviant och skeppsförnödenheter för fartyget ävensom förnödenheter tillhöriga passagerare och å fartyget anställda personer, samt gods, som bärgats ombord å fartyget.

Ytterligare undantag från ovannämnda förbud må för särskilda fall eller i därom utfärdade kungörelser medgivas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

## 2 §.

Fortscaffas gods med svenskt fartyg i strid mot föreskrift, som enligt 1 § meddelats, straffes befälhavaren med böter, högst tjugutusen kronor, eller fängelse i högst ett år.

Har redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, bjudit, legt, trugat eller eljest uppsåtligen förlett befälhavaren till förseelsen eller med råd eller dåd främjat densamma eller, med vetenskap om förseelsen, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra dess utförande, varde dömd till straff, som i första stycket sägs.

Där frakt för godsets fortscaffande skolat enligt därom träffat avtal tillkomma den brottslige, vare han skyldig utgiva fraktens belopp. Är den, vilken frakten skolat tillkomma, ej förfallen till straff efter ty ovan sägs, skall han förpliktas att av frakten utgiva det belopp, vartill för honom uppkommen vinst å det olovliga fraktandet högst kan skattas.

## 3 §.

Under tid, då förordnande enligt 1 § är gällande, må icke slutas avtal, varigenom utlänning erhåller nyttjanderätt till svenskt fartyg av beskaffenhet, som med förordnandet avses, eller om sådant fartygs tidsbefraktning av utlänning. Undantag från detta förbud må för särskilda fall eller i därom utfärdade kungörelser medgivas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar. Utländsk innehavare av nyttjanderätt till fartyg, som ovan sägs, eller utländsk tidsbefraktare av sådant fartyg må, utan hinder av förbudet, överlåta sin rätt till annan utlänning.

Sluter någon avtal i strid mot i första stycket given bestämmelse; vare avtalet ogillt och varde den, som med nyttjanderätt upplåtit eller på tid bortfraktat fartyget eller överlåtit sin nyttjanderätt eller rätt såsom tidsbefraktare, straffad på sätt i 2 § första stycket sägs samt förpliktad utgiva avtalat vederlag; dock att, där avtalet slutits i strid mot förordnande, som meddelats enligt lagen den 6 mars 1916 om förbud i vissa fall mot överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri samt mot tidsbefraktning av fartyg eller lagen om utsträckt tillämpning av nämnda lag, endast påföljd, som där stadgas, må tillämpas.

## 4 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, så ock vad den brottslige eller annan jämlikt denna lag förpliktats utgiva tillfalle kronan.

Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift från trycket utkommit i Svensk författningssamling, och gäller till och med den 31 mars 1917. Av Konungen jämlikt denna lag givet förordnande må ej äga tillämpning längre än till och med sistnämnda dag. I fråga om sådan, under tiden för lagens giltighet begången förseelse, som i lagen sägs, skall vad där är stadgat fortfarande gälla.

Har, då förordnande, som enligt i 1 § meddelats, bliver gällande, fartyg avgått från utrikes ort, där gods inlastats, må, utan hinder av förordnandet, godset fortskaffas till utom riket belägen ort.

Varder förordnande, varom i denna lag stadgas, vid lagens utfärdande meddelat, må Konungen jämväl föreskriva, att där avtal, som enligt 3 § är under där nämnd tid förbjudet, slutits före lagens ikraftträdande men efter den 14 april 1916, avtalet skall upphöra att gälla, om ej någondera parten inom trettio dagar, efter det lagen trätt i kraft, söker Konungens godkännande samt sökt godkännande varder av Konungen beviljat. Har sådan föreskrift meddelats och varder på grund av avtal, som slutits under nyss nämnda tid före lagens ikraftträdande samt ej av Konungen godkännes, fartyg efter lagens ikraftträdande ställt till utlännings förfogande, äge vad i 3 § av denna lag stadgas om annan påföljd än avtals ogiltighet motsvarande tillämpning, och skall vad i 4 § av lagen är stadgat i tillämpliga delar gälla.

---

*dels ock*

## L a g

**om utsträckt tillämpning av lagen den 6 mars 1916 om förbud i vissa fall mot överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri samt mot tidsbefraktning av fartyg.**

Härigenom förordnas som följer:

Vad i lagen den 6 mars 1916 om förbud i vissa fall mot överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri samt mot tidsbefraktning av fartyg är stadgat angående avtal om svenskt fartygs tidsbefraktning av utlänning skall ock gälla avtal, varigenom utlänning erhåller nyttjanderätt till svenskt fartyg.

Sluter någon i strid mot förordnande, som jämlikt detta stadgande meddelats, avtal, varigenom utlänning erhåller nyttjanderätt till svenskt fartyg, skall vad i 2 och 3 §§ av nämnda lag stadgas äga motsvarande tillämpning.

---

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling, och gäller till och med den 31 mars 1917. Av Konungen jämlikt denna lag givet förordnande må ej äga tillämpning längre än till och med sistnämnda dag. I fråga om sådan, under tiden för lagens giltighet begången förseelse, som i lagen sägs, skall vad där är stadgat fortfarande gälla.

Varder förordnande enligt denna lag vid lagens utfärdande meddelat, och är sådant förordnande, som avses i 1 § andra stycket av lagen den 6 mars 1916 och vid nämnda lags utfärdande meddelats, gällande, då nu ifrågavarande lag utfärdas, må Konungen jämväl föreskriva, att där avtal, som i sistnämnda lag avses, slutits före samma lags ikraftträdande men efter den 8 januari 1916, avtalet skall upphöra att gälla, om ej någondera parten inom trettio dagar, efter det denna lag trätt i kraft, söker Konungens godkännande samt sökt godkännande varder av Konungen beviljat. Har sådan föreskrift meddelats och varder på grund av avtal, som slutits under nyss nämnda tid före denna lags ikraftträdande samt ej av Konungen godkännes, fartyg efter denna lags ikraftträdande avlämnat till utlänning, äge vad i 2 § av lagen den 6 mars 1916 stadgas om annan påföljd än avtals ogiltighet motsvarande tillämpning, och skall vad i 3 § av samma lag är stadgat i tillämpliga delar gälla.

I samband härmed har utskottet till behandling förehåft en av herr *Thore* inom andra kammaren väckt motion, nr 299, däri motionären hemställt,

*Motion.*

»a) att i § 1 mom. 2, förslag till lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter m. m., ytterligare undantagsbestämmelser må införas,

dels med avseende å maskindrivna fartyg intill 1,500 tons bruttodräktighet, då sådant fartyg sysselsättes i nordeuropeisk fart, dels rörande maskindrivna fartyg, vilka efter lagens ikraftträdande inköpas från utlandet eller kontrakteras vid svenska varv;

b) att § 2 av samma lagförslag gives en sådan lydelse, att straffhotet i främsta rummet riktas mot redaren eller annan, som i redarens ställe haft befattning med fartyget.»

Till stöd för sin hemställan har motionären anfört:

»Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 186 med förslag till lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter m. m. tillhör den art av restriktiva lagstiftningsförslag gent emot den fria näringsverksamheten, som med anledning av de genom

världskriget skapade förhållandena för landets välfärd ansetts vara av behovet påkallade. Närmast avser detta lagförslag att genom lagstiftningsåtgärder tillförsäkra landet dess behov av fartygstonnage för den egna exporten och importen. Mot lagförslagets sålunda angivna syfte är intet att invända. Det enskilda intresset måste tydligen, där detta är behövt, tillbakasättas, i fall det allmännas väl så kräver.

Emellertid utgör den genom lagförslaget bebådade inskränkningen av fartygstonnagets fria utnyttjande i fraktmarknaden ett synnerligen kraftigt beskärande av den hittillsvarande näringsfriheten till sjöss. Det ligger över huvud icke i den moderna sjöfartens natur, att, bortsett från vissa specialfall, exempelvis rörande kustfart och annan inskränkt fart, vid fartygstonnagets användande vara underkastad några hämmande bestämmelser. Endast i sådana fall att fartygsägare mot statligt vederlag åtagit sig att trafikera viss route, är han inom området för denna överenskommelse bunden till sin handlingsfrihet. Sådan begränsning vid fartygstonnagets användande har hittills förekommit blott rörande linjefarten. I den allmänna fraktfarten — trampfarten — äga redarna, allt i mån av beskaffenheten av deras tonnage, fria händer att engagera fartygen i den mest lönande marknaden. Med den fria konkurrensen följa emellertid icke blott fördelar utan även olägenheter. Under perioder av överflöd på tonnage — två laster för tre fartyg — nedgå raterna, följande lagen om tillgång och efterfrågan, till ett minimum. För att kunna hålla fartygen i gång och undvika de med uppläggning av tonnaget förenade kostnaderna och olägenheterna göras fraktslut, som, endast i fall resan försiggår under särdeles gynnsamma förhållanden, lämna något överskott. En förlängd resa eller annan motighet, som under ett normalt tillstånd på fraktmarknaden icke spelar så stor roll, åstadkommer vid en depressionsperiod alltid större eller mindre förluster, vilka främst gå ut över de omoderna fartygen, eller i allmänhet hårdast träffa de i den ekonomiska kampen sämst ställda rederiföretagen. Fortsätter ett sådant deprimerande tillstånd på fraktmarknaden under någon längre tid, uppstå här och var betydande förluster på rederirörelsen, och man tvingas stundom att helt eller delvis nedlägga fraktfarten och bortsälja tonnaget. Den depressionsperiod på fraktmarknaden, som under hela tio år, dock mer och mindre accentuerad, rådde under åren närmast före år 1912, gick synnerligen hårt ut över trampfarten och icke minst den svenska. Stora förluster gjordes vid en del rederiföretag, och att våra svenska tramprederier med sitt i många fall ingalunda förstklassiga fartygsmaterial lyckades att kämpa sig igenom de dåliga sjöfartsåren, torde i allmänhet ha berott därpå, att fartygen förvärvats till billigt pris, att driftskostnaderna även i en del andra avseen-

den kunde hållas nere samt att man vid ett och annat tillfälle lyckades driva upp en frakt och fullborda en resa, som resulterade i ett skäligt överskott.

De som regel billiga fraktsatserna vid varutransport sjöledes ha haft ett betydande inflytande till utökandet av varuförmedlingen länder och världsdelar emellan, vilket i hög grad befrämjat utvecklingen av industrien, jordbruket m. fl. näringar. Det inlägg i folkhushållningens tjänst, som sjöfarten och därvid icke minst den del av verksamheten, som sysslat med trampfart, härvid åstadkommit, har knappast tillbörligt uppskattats. Särskilt för vårt land, som sjöledes distribuerar och ävenledes mottager en myckenhet massgodsvvaror till och från olika delar av världen, ha de billiga sjöfrakterna haft en synnerligen välgörande nationalekonomisk betydelse. Som exempel på låga transportkostnader till sjöss må nämnas, att under långa perioder stenkol från Storbritannien till svensk hamn transporterades, lastnings- och lossningskostnader inberäknade, för en fraktsats av 3 kronor å 3 kronor 50 öre per ton, utgörande cirka 0,2 öre per ton och kilometer vägsträcka. Motsvarande billiga fraktrater ha förekommit vid transporten av trä, trämassa, sten, malm, kraftfoder, gödningsämnen m. fl. varor.

Den svenska handelsflottan har under de senare 20 åren i ökad utsträckning förmedlat varutransport mellan Sverige och utlandet. Under åren 1870—1895 utgjorde vår handelsflottas del i denna trafik icke fullt 35 %, men proportionen ökades under de följande 10 åren, huvudsakligen på grund av tillkomsten av billigt tramptonnage, till omkring 50 %, vilken siffra sedermera bibehållits. Angående storleken av det svenska tonnaget som sedan krigets början varit sysselsatt i nu omfördad fart föreligger veterligt ingen statistik; någon förryckning till nackdel för den egna flaggan torde dock, såvida ej sådan förskjutning ägt rum under den allra senaste tiden, knappast vara tillfinnandes.

Det har nyss framhållits den stora fördelen för svenskt näringsliv därigenom, att billigt svenskt tramptonnage varit tillgängligt för landets utländska varutransport. Särskilt under skeppningssäsongen vid våra norrländska hamnar, då det gäller att få ut en för varje år ökad produktion av massgods, har den i allmänhet goda tillgången på fraktsökande fartyg, även vid skeppningens början och slut, då risk för ishinder förelegat, varit näringslivet till stora tjänster. Att våra svenska redare härvidlag velat betjäna sina kunder i så stor utsträckning som möjligt, framgår bland annat därav, att vid förliden vinterperiods början närmare ett 40-tal fartyg, alla på ett eller annat undantag svenska, infröso i de norr-

ländska hamnarna, och först efter stora svårigheter och kostnader lyckades komma loss.

Det är emellertid att bemärka, att svenskt tonnage icke innehar något monopol, ej heller i tävlan med främmande fartyg kan betinga sig någon särskild favör i fråga om fraktsatserna på den svenska marknaden. De svenska skeppsredarna, enkannerligen trampredarna, ha aldrig rönt och förövrigt aldrig begärt att få röna någon behandling som mest gynnad nation på den inhemska marknaden. I den fria varuförmedlingen till sjöss har det helt och fullt ingått i det allmänna medvetandet, att den redare, som erbjuder sig att transportera en last till en eller annan pence eller bråkdelen av pence billigare pr ton än den eljest lägsta marknadsraten, den och ingen annan, vare sig han tillhör den ena eller den andra nationen, har den största utsikten att få ombesörja transporten. Den snabba förflyttningen av tramptonnaget, speciellt i vad angår europeiska farvatten, från en marknad till en annan utesluter vanligen även, att fraktsatserna på en viss trade avsevärt stiga utöver den allmänna fraktnivån. Skulle, exempelvis under skeppningssäsongen på våra östersjöhamnar, frakterna visa en stegring eller kvarbliva på en nivå, som gynnsamt avviker mot förhållandena på en annan tillgänglig fraktmarknad, så har man omedelbart att motse ett tillopp av danska, tyska, norska, holländska och engelska fartyg, vilka vilja vara med om att dela förtjänsten. Resultatet blir då en nedpressning av raterna.

Med fäst avseende på nu skildrade förhållande i den allmänna fraktfarten skulle det land, som införde bestämmelser angående begränsning av den egna trampflottans utnyttjande i den fria marknaden, utan att samtidigt skydda densamma mot övermäktig konkurrens i hemmamarknaden göra sin sjöfart en stor otjänst. Överhuvud gå ej heller under normala förhållanden tendenserna i den riktningen. För ett monopol eller favoriserande genom statliga åtgärder av den egna flaggan vid förmedlande av landets egen sjötransport i utrikes fart lägga gällande handelstraktater hinder i vägen. Landets sjöfartsnäring får härvidlag mera vädja till den goda viljan hos sitt lands exportörer och importörer än till vad staten i sådant syfte förmår åstadkomma. Men å andra sidan då staten ej ansett sig vilja eller kunna ge den egna trampflottan det skydd på hemmamarknaden, som näringen vid många tillfällen fullt väl kunnat behöva, så har staten i stället måst lämna denna flotta fria händer att engagera sig i fraktfart, varhelst sådan befunnits vara mest lönande. Våra trampångare ha anskaffats under en sådan förutsättning. Så länge trampfarten fortgår under konkurrensens tecken, måste medgivande till fri nyttjande-

rätt äga bestånd, om man överhuvud begär, att landets tonnage av trampångare skall kunna hållas uppe och förmeras i önskvärd utsträckning.

Ombesörjandet i någorlunda normalt omfång av vår export och import sjöledes är för landet en synnerligen vital angelägenhet. Måste för denna transports tillgodoseende vissa restriktioner i fråga om de svenska fartygens fria utnyttjanderätt införas, så får icke det enskilda intresset här ställa sig hindrande i vägen. Det ovan anförda har ej heller på minsta sätt avsett att innebära någon ovillighet från sjöfartens sida att underordna sig riksintresset, ej heller att påvisa att tidsförhållandena icke skulle kräva åtgärder av ifrågasatt beskaffenhet. Det förda resonemanget har haft till syfte att söka klarlägga trampfartens natur och under vilken förutsättning detta transportmedel uppstått och framdeles i tillräckligt omfång skall kunna bibehållas.

Under framhållande av att inskränkande bestämmelser i fraktfarten sålunda kunna befinnas vara nödvändiga och få godtagas av den sjöfartsgrupp, som närmast kommer att beröras av desamma, måste dock vissa betänkligheter framställas mot lagförslaget sådant det föreligger. Först och främst må då sägas, att man visserligen med restriktiva åtgärder kan infånga och kvarhålla svenskt tonnage för betjänande av den egna varutransporten, men härmed befrämjar man icke någon totalutökning av landets handelsflotta vare sig genom nybyggnad inom landet eller genom inköp från utlandet. Helt säkert finnas för närvarande avsevärda kapital lediga för insättning i rederiföretag. Anskaffning av fartyg har emellertid knappast någonsin tillförne varit förenat med så stora svårigheter och kostnader som för dagen är fallet. Införes nu dels en särskatt på sjöfartsnäringen, dels restriktioner vid fartygens utnyttjande, är det fara värt, att man drar sig för att göra fartygsinköp eller kontraktera beställningar. Tonnagesvårigheterna, med sin för landets näringsliv hämmande inverkan, komma att kvarstå och lagen till sin verkan sålunda bliva till intet gagn.

Även må framhållas att den eventuella lagen synes komma att binda fartygens rörelsefrihet i större utsträckning än som under nuvarande förhållande kan anses vara oundgängligen påkallat. Detta gäller främst fraktfarten inom nordeuropeiska farvatten. Man bör taga sikte på att, enligt vad framgår ur den kungl. propositionen, varken Norge eller Danmark, våra nuvarande förnämsta konkurrenter på trampfartens område, infört några inskränkande bestämmelser om sina fartygs fraktfart.

Angående avfattningen av § 2 i lagförslaget bör den synpunkten komma fram, att ett straffhot, i främsta rummet riktat emot fartygsbefälhavaren, ställer denne i ett ömtåligt läge. Enligt § 48 i sjölagen äger visserligen befälhavaren, då fartyget befinner sig utom hemorten, att av-

sluta fraktavtal, men denna funktion utövas numera så gott som undantagslöst å maskindrivna fartyg av redaren eller dennes ombud i land. Befälhavaren får sålunda intet verkligt inflytande på fartygens resor. Eventuell licens för fartygets befraktning mellan utrikes orter torde ej heller lämpligen bliva förmedlad genom befälhavaren. Det blir rederiet eller dettas ombud som sköter om den saken. Vid en från rederiet meddelad order om att företaga en viss resa kan befälhavaren alltså bliva ställd i en pliktkonflikt — å ena sidan skyldigheten att följa nu stiftad lag, å andra sidan att fullgöra sin lydnadsplikt gent emot redaren eller dennes förtroendeman.

I fråga om övergångsbestämmelser vid lagens ikraftträdande må uppmärksamheten dragas till fraktavtal, ingångna före den 14 april 1916, och som avse flera efter varandra följande resor mellan utländska orter.»

*Utskottet.* Den stora efterfrågan på tonnage, som i följd av det pågående krigstillståndet för närvarande överallt är rådande, har, såsom i den kungl. propositionen framhålles, även för vårt land medfört svårighet att anskaffa det tonnage, som för vår import och export erfordras. Den fraktfart med utländska fartyg, som eljest omedelbart eller medelbart bidragit till våra sjöfartsförbindelsers upprätthållande, har i tilltagande grad minskats samtidigt med att en avsevärd del av det svenska tonnaget dels övergått i utländsk ägo, dels eljest dragits bort från Sverige till utländska trader. Sedan försäljningarna av svenska fartyg till utlandet vid innevarande års början stigit på ett oroväckande sätt, har denna riksdag i anledning av en av Kungl. Maj:t framlagd proposition antagit ett förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri samt mot tidsbefraktning av fartyg; och har lag i ämnet sedermera utfärdats den 6 sistlidne mars. Enligt denna lag får svenskt fartyg eller andel däri ej utan Kungl. Maj:ts tillstånd överlätas till utlänning, ej heller får svenskt fartyg för obestämd tid eller för längre tid än sex månader bortfraktas till utlänning. Det kunde emellertid befaras, säges det i den kungl. propositionen, att under inflytande av den utländska fraktmarknaden det svenska tonnaget skulle komma att i ökad omfattning användas till fraktfart å trader, som icke eller endast i otillräcklig mån berörde Sverige. Utvecklingen synes jämväl gå allt mera i denna riktning. De tonnagesförskjutningar, som på en del utländska trader ägt rum till följd därav, att en stor del av det därstädes använda främmande tonnaget bortgått och i stället bundits vid det egna landet, hava ägt rum under högst betydande fraktstegringar. Där dessa fraktstegringar medfört frakter större eller lika stora som dem, vilka betalats för fraktfart på Sverige, samt inträffat på trader, varest risker eller andra olägenheter varit mindre än vid fraktfart på ett land

med Sveriges belägenhet, är det givet, att småningom en betänklig förskjutning till Sveriges nackdel kan bli följd, om ej effektiva åtgärder till motarbetande av denna tendens vidtagas.

Av uppgifter, som utskottet i den ordning, 46 § riksdagsordningen anvisar, införskaffat från kommerskollegium, framgår, att vid 1915 års utgång inom den svenska handelsflottan funnos 719 ång- och motorfartyg med en dräktighet av 200 bruttoton eller däröver; dessa fartygs sammanlagda dräktighet utgjorde 923,922 bruttoton. Under innevarande års första kvartal hava — om man här frånser ett par större rederier, från vilka uppgift ej föreligger — 271 ångare om 200 ton eller däröver (41<sup>10</sup> procent av hela ång- och motorfartygstonnaget om minst 200 tons dräktighet vid 1915 års utgång) gått i s. k. trampfart på utlandet, därav 70 om tillhoppa 121,709 bruttoton uteslutande och 125 om tillhoppa 161,095 bruttoton delvis mellan utrikes hamnar; för 21 fartyg av dessa sistnämnda med en dräktighet av tillhoppa 22,584 bruttoton var fraktfarten utrikes hamnar emellan den väsentliga. Icke mindre än 30<sup>60</sup> % av det vid årets början befintliga svenska ång- och motorfartygstonnaget på 200 ton eller däröver voro helt och hållet eller till större eller mindre del undandragna svenska trader. — Det ångfartygstonnage om minst 200 tons dräktighet, som för innevarande års nu löpande andra kvartal, efter vad hittills avtalats och blivit bekant, befraktats till lastresor utländska hamnar emellan, utgör c:a 145,000 bruttoton. Från denna summa bör dock göras avdrag med några tusen ton för dubbelräkning av samma tonnage. Även för tredje kvartalet äro redan till ej obetydligt omfång dylika fraktavtal träffade.

För bättre bedömande av dessa siffrors betydelse hade det givetvis varit av intresse att kunna jämföra motsvarande tal för föregående åren; material härtill har emellertid icke stått till buds. Emellertid må ur statistiken för år 1915 nämnas, att under detta år i dess helhet 69 ångfartyg av ovannämnda dräktighet om tillhoppa 110,870 bruttoton intjänade all sin frakt eller mera än 50 % därav i trampfart mellan utländska hamnar. Å ena sidan bör vid denna jämförelse erinras, att första årskvartalet på grund av isförhållandena normalt torde hava att uppvisa större rent utländsk fraktfart än de övriga kvartalen, under vilka skeppning av trävaror från norrlandshamnar äger rum, och att med hänsyn härtill antalet fartyg som helt eller övervägande gå i fart mellan utrikes orter kan bli mindre för ett år i dess helhet än för dess första kvartal. Men å andra sidan synes just med hänsyn härtill den nyss angivna preliminära siffran för innevarande andra kvartal antyda en utveckling i föga önskvärd riktning.

Jämför man vidare siffrorna för första kvartalet åren 1915 och 1916

över det i svenska hamnar i trafik med utländsk ort in- eller utlöpande tonnaget, visa även dessa en avgjord försämring för innevarande år: det svenska tonnaget har — om man frånser ångfärjetrafiken — minskats från c:a 1,010,000 till 770,000 ton eller med c:a 240,000 ton; det utländska tonnaget — fortfarande med bortseende från ångfärjetrafiken — har väl däremot ökats från c:a 780,000 till 880,000 ton eller alltså med c:a 100,000 ton; men hela denna ökning och åtskilligt därtill faller på den ökning i tyskt tonnage, som är en bekant följd av att en mängd tyska oceanångare satts in i östersjötrafik. Detta förhållande har ju emellertid icke inverkan på vår fraktmarknad, så vitt fråga är om nordsjö-, medelhavs- eller oceanfart.

Bristen på tonnage har, enligt vad utskottet erfarit, i all synnerhet varit kännbar för den svenska trävaruexporthandeln. För Norrlands sågverksdistrikt, från vilka den största trävaruexporten äger rum, är skeppningssäsongen relativt kort, och det är därför nödvändigt, att densamma intensivt utnyttjas. Ett tonnage av 121,000 ton eller det som, enligt vad ovan visats, under innevarande års första kvartal sysselsatts uteslutande i fraktfart mellan utrikes orter, lärer, under förutsättning att varje fartyg medhinner åtminstone tre resor fram och åter, transportera cirka 250,000 standard; Sveriges hela trävaruexport under 1915 utgjorde 1,077,000 standard. Frakterna från södra Norrland till Englands ostkust, vilka år 1915 i genomsnitt höllo sig omkring 90 shillings per standard, lära i april 1916 hava uppgått till 200—215 kronor per standard.

Även statens livsmedelskommission har, enligt vad utskottet inhämtat, i ständigt och under senaste tiden allt hastigare stegrad grad fått kännning av svårigheterna att anskaffa det tonnage, som oundgängligen erfordras för kommissionens synnerligen omfattande importverksamhet. Kommissionen, som ju numera ombesörjer vår huvudsakliga import av såväl spannmål som foderämnen, har alltsedan sin tillkomst befraktat för spannmålsimporten 100 ångare om tillhoppa 399,000 ton (därav 57 svenska, 37 norska, 4 danska och 2 holländska) samt för importen av foderämnen cirka 25 ångare om tillhoppa 100,000 à 125,000 ton. Under senare tid har emellertid kommissionens tonnagebehov vida överstigit det utbud, som gjorts från de svenska rederiernas sida; tonnagets otillräcklighet har för varje månad blivit allt mera kännbar. Den fraktstegring, som under den sista tiden ägt rum, torde, enligt vad från kommissionen uppgivits, sakna motsvarighet här i landet. Som exempel har anförts, att frakten på Argentina ensamt under loppet av tre veckor innevarande år stegrats med ett belopp, motsvarande dubbla normala frakten; hela fraktstegringen sedan krigets början lärer för t. ex. vete uppgå till ej mindre än c:a 1,100 %.

En fortsatt utveckling i denna riktning ger anledning till de allvarigaste bekymmer, huru det skall bliva de svenska befraktarna möjligt att längre följa med i den oerhörda konkurrensen om tonnaget.

Såsom i den kungl. propositionen framhålles, har till den tonnagebrist, varunder vårt land för närvarande lider, kraftigt bidragit det förhållande, att ett flertal andra länder till sitt skydd redan vidtagit mer eller mindre vittgående åtgärder i lagstiftningsväg för att försäkra sig om sitt inhemska tonnage för eget behov. Förutom krigförande makter, bland vilka särskilt England infört synnerligen stränga bestämmelser, hava numera jämväl tvenne neutrala länder, nämligen Holland och Spanien, inslagit på denna väg.

Det förslag till lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter, som nu förelagts riksdagen, utmärkes, i likhet med ett flertal av riksdagen i år eller föregående år antagna, av den rådande utomordentliga situationen föranledda lagar, därav att lagens giltighetstid är begränsad till viss bestämd under nästkommande lagtima riksdag infallande dag ävensom att lagen för sin tillämpning förutsätter ett Konungens förordnande, som blott får meddelas å tid, då den av kriget förorsakade abnorma ekonomiska situationen fortfar.

Konungen skall äga att för viss tid eller tills vidare förordna, att gods icke må med svenskt maskindrivet fartyg, som äger en dräktighet av 200 registerton eller däröver, fraktas mellan utrikes orter; överträdelse härav medför ansvarspåföljd, i första hand för befälhavaren, men jämväl för redare eller annan som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han anstiftat eller främjat förseelsen eller, trots vetskap om densamma, underlåtit att göra vad i hans makt stått att förhindra den. Den frakt, som tillkommit den brottslige, är förbruten. Skall frakten tillkomma någon, som ej är straffbar enligt nyss angivna regler, skall denne i allt fall förpliktas utge uppkommen vinst med belopp, vartill denna högst kan skattas.

Från det ifrågavarande fraktningsförbudet givas emellertid undantag av olika slag. *Dels* kan för enskilda fall eller i utfärdade kungörelser licens meddelas av Konungen eller den myndighet han därtill bemyndigar, och *dels* undantagas genom bestämmelse i lagen själv från förbudets tillämplighet bl. a. fartyg, vilka redan vid lagens utfärdande enligt på förhand kungjord plan gå i linjefart, som berör Sverige. Konungen skall dock äga i fråga om sådan fart göra de inskränkningar och bestämma de villkor, som finnas nödiga. Härom yttrar föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet:

»Till de föreslagna reguljära undantagen hör främst linjefarten. En

inarbetad fartygslinje utgör en tillgång för rederiet av så stort värde, att endast i nödfall kan ifrågasättas att förhindra fraktfart på en sådan trade, även där verksamheten till övervägande del består i fraktande av gods mellan utrikes orter. Sådana tider kunna emellertid komma, då ett dylikt linjerederi måste i landets intresse förflytta tyngdpunkten för sin fraktfart till större överensstämmelse med det egna landets ofrånkomliga behov. Med tanke på sådana fall har föreslagits, att inskränkningar i det sålunda stadgade undantaget skall kunna meddelas av Konungen.»

För att förhindra att utfärdat förbud kringgås på så sätt, att svenskt fartyg tidsbefraktas av utlänning — sådan tidsbefraktning är för närvarande förbjuden blott om den sker på obestämd tid eller för längre tid än sex månader — eller genom nyttjanderättsavtal upplåtes till utlänning, meddelas i 3 § förbud mot sådana fraktavtal och upplåtelser, vilket förbud gäller, så länge Konungens ovan omförmälta förordnande är i kraft.

Det framlagda förslaget är visserligen ägnat att väcka ganska starka betänkligheter. Det ingripande, vartill Kungl. Maj:t enligt detsamma be- myndigas, är synnerligen vittgående. Även en kombinerad fart, som berör jämväl svenska hamnar, och som måhända till vida övervägande del betjänar svensk handel, komme att kännbart därav beröras, då ju, vad trampfart angår, varje fraktning av gods mellan utländska hamnar bleve beroende av utverkat tillstånd, och Kungl. Maj:t jämväl skulle hava i sin hand att belägga linjefarten med enahanda band. Verkningarna av ifråga- varande förbud låta sig för närvarande svårigen beräknas, vare sig ifråga om de menliga följderna för vår sjöfartsnäring av utestängande från de ut- ländska traderna eller ifråga om den reglerande verkan å fraktpriserna för svensk export och import.

Men å andra sidan äro följderna av tonnagebristen för vår handelsom- sättning med utlandet redan så kännbara och kunna lätteligen i fortsättningen stegras så betydligt, att Kungl. Maj:t icke synes böra sakna de möjligheter att bekämpa svårigheterna, som här avsedda lagstiftning kan erbjuda. Ej heller torde finnas anledning att, på sätt i herr Thores motion hemställles, från för- budet generellt undantaga fartyg, som gå i trampfart inom nordeuropeiska farvatten eller som efter lagens ikraftträdande inköpas från utlandet eller kontrakteras vid svenska varv. Där i dylika fall skäligen anledning till undantag kan anses föreligga, torde säkerligen licens kunna påräknas. Då utskottet fördenskull tillstyrker bifall till den kungl. propositionen, vill utskottet emellertid giva uttryck åt sin förväntan, att den kommission, åt vilken prövningen av förekommande licensansökningar, enligt vad den kungl. propositionen omförmåler, är avsedd att anförtros, erhåller sådan

sammansättning, att däri beredes tillbörlig representation åt sakkunskapen på sjöfartsnäringens område, samt att kommissionens arbete organiseras med allt tillbörligt aktgivande på den i ärenden av ifrågavarande slag eminenta nödvändigheten av snabbast möjliga handläggning och, där så erfordras, telegrafiskt meddelade svar och besked av allehanda slag.

Vad vår linjetrafik, särskilt den transoceanica, angår, har, såsom ovan nämnts, departementschefen visat sig beakta att endast i trängande nödfall ingrepp i dess nationalekonomiskt så hoppgivande och betydelsefulla verksamhet företages. Enligt utskottet från kommerskollegium tillhandakommen uppgift, härrörde under år 1915 denna transoceanica trafiks bruttointäkter, i allt 38,007,000 kronor, till ej mindre än 41,93 % eller 15,937,177 kronor av fraktfart mellan utrikes hamnar. Utskottet vill uttrycka den förhoppning, att förhållandena skola så gestalta sig, att ett utsträckande av förbudet till att i verkligt besvärande omfattning gälla denna fart måtte kunna undvikas.

Mot förslaget till lag om utsträckt tillämpning av lagen den 6 mars 1916 om förbud i vissa fall mot överlåtelse av svenskt fartyg m. m., vilket förslag avser att genom ett förtydligande bringa denna lag i överensstämmelse med den avsedda nya lagstiftningen om förbud mot utländsk fraktfart, har utskottet icke haft något att erinra.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

- 1:o) att Kungl. Maj:ts förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas samt
- 2:o) att herr Thores motion, i vad den ej kan anses besvarad genom vad utskottet ovan anförts, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 31 maj 1916.

På lagutskottets vägnar:

NILS ALEXANDERSON.