

Nr 107.

Av herr **Nylander m. fl.**, om förstärkning av rederilånefonden.

I skrivelse den 20 april 1921 framhöll Sveriges redareförening, att överskottet av statens krigsförsäkringskommissions verksamhet, numera uppskattat till inemot 37 millioner kronor, uteslutande torde hava uppkommit å fartygsförsäkringen, då varuförsäkringen enligt uppgift gått med förlust och statskassan icke till någon del bidragit till täckande av krigsförsäkringskommissionens utgifter. Vidare uttalade föreningen bl. a. följande, som ännu synes hava gällande kraft.

Enligt inhämtade upplysningar förlorades av direkta krigsorsaker under världskriget ej mindre än cirka 216,000 brutto tons svenskt tonnage. Trots den forcerade nyanskaffningen uppgick det svenska tonnagebeståndet, som vid krigsutbrottet utgjorde 1,118,136 brutto tons, i december 1920 till blott 1,072,075 brutto tons. Minskar man nyssnämnda 1,118,136 brutto tons med de före tonnageexportförbudets ikraftträdande i mars 1916 skedda försäljningarna till utlandet, uppgående till omkring 46,000 brutto tons, finner man, att nyanskaffningen sålunda icke ens var tillräcklig att ersätta de rena krigsförlusterna, så mycket mindre att tillföra handelsflottan den under fredstid normala ökningen av tonnaget, utgörande åtminstone ett par procent per år.

Det oaktat åsamkade dessa nyförvärv i följd av den häftiga prisstegringen under och efter kriget rederierna kostnader till ojämförligt högre belopp, än vad assuransbeloppen för det förlorade tonnaget betingade, synnerligast som handelsflottan tillfördes sina största nyförvärv just under den dyraste perioden. Belysande för detta förhållande är en jämförelse rörande priserna på nytt tonnage, vilka stego från 140 à 200 kr. per ton d.w. före kriget till 1,100 à 1,200 kr. per ton under 1918 och 1919.

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 4 saml. 30 häft. (Nr 107—110.) 1

Krigsförsäkringen av fartyg motsvarade fördenskull icke tillnärmelsevis sitt ändamål: att bereda försäkringstagarne möjlighet att för assurancesbeloppet förskaffa sig nytt tonnage i det förlorades ställe, ett syfte, som icke skulle kunna uppnås ens för den händelse kommissionens hela överskott disponerades för detta ändamål, alldenstund rederiernas förluster på nyförvärven mångdubbelt överstiga detta överskott, synnerligast som marknadspriserna för närvarande på nytt tonnage, i den mån sådana låta sig bestämmas, med knappa 50 % överstiga priserna före kriget och det framtida standardvärdet på tonnage icke torde kunna förväntas komma att överstiga 300 kr. per ton d.w. för medelstort tonnage.

De förluster, som rederierna alltså åsamkats för ett nödtorftigt bibehållande av tonnagebeståndet, och de höga skatter — ordinära och extraordinära — som under kriget och intill närvarande stund påvilat rederierna och vilka hela tiden beräknats på vinster, som i stor utsträckning varit endast skenbara, i det att de rent tillfälliga krigsövernärdena på tonnage icke frånräknats, ävensom statens näringspolitik, som i stor utsträckning förhindrat tonnagets fulla utnyttjande och dess affärsmissiga drift, hava resulterat däri, att den svenska rederinäringen nu har att förrenta ett kapital, som med hundratals millioner överstiger förräntningskapitalet före kriget.

Överproduktionen av tonnage på världsmarknaden samt stagnationen i det internationella varuutbytet ha resulterat i ett katastrofartat fall av alla fraktsatser. Detta i förening med åtgärder från de stora sjöfartsnationernas sida för tillbakasättande av andra nationers sjöfart ävensom den svenska valutans för våra rederier ogynnsamma ställning gör det uppenbart, att Sveriges sjöfartsnäring nu går till mötes en period, så kritisk som måhända aldrig tillförne.

Vid sådant förhållande synes det vara icke enbart ett redare- och varvsintresse utan jämväl ett nationellt intresse av största vikt, att sjöfartsnäringen med alla till buds stående medel förhjälpes över den kritiska perioden.

Utöver vad redareföreningen sålunda uttalat må erinras därom att vid upprepade tillfällen i riksdagen gjorts framställningar om höjning av rederilånefonden utan att dock leda till resultat. Så väcktes av herr Lindman m. fl. vid 1918 års riksdag en motion av innebörd att riksdagen, under anhållan att Kungl. Maj:t skyndsamt måtte låta verkställa utredning angående åtgärder till befordrande av den svenska handelsflottans ökning, ville besluta en höjning av rederilånefonden från nuvarande 15

till 30 millioner kronor och vid 1921 års riksdag väcktes motion av herrar Enhörning och Ingvarson om överförande av krigsförsäkringsfondens överskottsmedel till rederilånefonden. Den förra framställningen föranledde en riksdagsskrivelse, som emellertid ännu icke lett till vidare påföljd.

Såsom i herr Lindmans m. fl. förutnämnda motion betonades var fartygsbeståndet redan före kriget otillräckligt för ombesörjande av en normal andel av vår utrikes trafik och detta måste i ännu högre grad befaras bli förhållandet några år härefter. Det föreligger en aktuell fara att landet vid införskaffandet av alster för vår folkförsörjning, råvaror till industrien och jordbruket samt för export av våra produkter kommer i allt större beroende av andra länders transportmedel samt får vidkännas alla därmed förenade olägenheter. Dessa olägenheter kunna i korthet sammanfattas sålunda, att, när fraktfarten åter kommer i gång på allvar, vi komma i allt för stort beroende av fraktsatserna på utlandsmarknaden, att kontrollen över routernas och godsets transport förloras, samt att vår export- och importhandel råkar i beroende av utländska mellanhänder, varigenom konkurrensen å främmande marknader av svenska alster försvåras samtidigt som den svenska ursprungsbeteckningen av varan därmed i många fall torde gå förlorad.

Slutligen må framhållas, att de överskott, som i Danmark och Norge uppstått på den offentliga fartygsförsäkringsrörelsen under kriget, i huvudsak tillförts sjöfartsnäringen eller med densamma närbesläktade intressen. Förhållandena i Sverige torde ej vara så skiljaktiga från de danska och norska, att den svenska krigsförsäkringskommissionens överskott i så stor omfattning bort användas för täckande av brist i statsbudgeten eller för andra ändamål, varmed sjöfarten icke har att skaffa.

Man torde också hava rätt allmänt väntat att de överskottsmedel, som uppstått på krigsförsäkringskommissionens verksamhet, skulle i väsentlig grad avsättas för främjande av den svenska sjöfarten. Då dessa medel, vilka som nämnt uppgått till cirka 37 millioner kronor, varav förra riksdagen disponerade 30 millioner kronor för täckande av förluster på bränslekommissionen, nästan uteslutande tillkommit genom att redarnas inbetalda kaskopremier varit för höga, torde det innebära en gärd av både rättvisa och klokhet, att de återstående medlen i form av lån huvudsakligen komma rederierna till godo, eventuellt med avdrag av två millioner, som av Kungl. Maj:t föreslagits att disponeras i arbetslöshetsunderstöd åt arbetslösa sjömän.

På grund av vad vi sålunda anfört hemställa vi,

att riksdagen ville besluta, att krigsförsäkringskommissionens återstående överskottsmedel i huvudsak överföras till förstärkning av rederilånefonden.

Stockholm den 21 januari 1922.

Erik Nylander.

Sven Lübeck.

Edvard Lithander.
