

Nr 113.

Ankom till riksdagens kansli den 30 maj 1933 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om vissa åtgärder till sjöfartsnäringsens stödjande.

(3:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta, den ena, nr 162, inom första kammaren av herr O. A. Nordborg och den andra, nr 173, inom andra kammaren av herr N. Christiernsson m. fl. har föreslagits, att riksdagen måtte besluta om anvisande av medel till belopp av 2,800,000 kronor att användas i huvudsaklig överensstämmelse med i motionerna antydda grunder.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt förslag, får utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat kommerskollegii yttrande över ifrågavarande motioner, vilket yttrande såsom bilaga närslutes detta utlåtande (Bil. I).

Såsom av förevarande motioner framgår, avse desamma anvisande av medel för inköp under statens medverkan av äldre svenska fartyg i och för deras nedskrotning vid svenska varv. I särskilda motioner, I: 218 och II: 380, har härjämte hemställts, att riksdagen måtte besluta *dels* om importförbud beträffande fartyg av högre ålder än 25 år, *dels* att till Kungl. Maj:t avläta skrivelse med begäran att exportförbud å smidbart järnskrot icke måtte förnyas för tid efter den 28 februari 1933, *dels ock* att hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning och förslag i syfte att genom lämpligt avvägd tullsats eller eljest viss importreglering beträffande smidbart järnskrot åvägbringas. Sistnämnda motioner hava remitterats till bevillningsutskottet för förberedande behandling.

Enligt vad känt är samt motionärerna och kommerskollegium framhållit, har den sedan flera år tillbaka rådande depressionen inom näringslivet samt den med de handelspolitiska förhållandena sammanhängande nedgången i det internationella varuutbytet för Sveriges och andra länders sjöfart medfört ekonomiska verkningar av allvarligaste slag. Förhållandena synas utskottet, såsom ock av kommerskollegium framhållits, vara av den art, att starka bekymmer måste hysas i avseende å möjligheterna för vår svenska sjöfart att uppehålla den ställning densamma under årens lopp tillvunnit sig. Då nästan allra större industriländer tagit mått och steg för stödjande av sina sjöfarts- och varvsintressen, torde frågan om svenska statens ställning till dessa spörsmål även kräva ett beaktande.

Trots förenämnda förhållanden, vilkas innebörd närmare utvecklats i kommerskollegii yttrande, vartill utskottet tillåter sig hänvisa, har kollegium ansett sig icke kunna utan vidare tillstyrka särskilda åtgärder i anslutning till motionärernas förslag. Till detta resultat har kommerskollegium kommit av två skilda skäl. Kollegium har sålunda framhållit, att det stode för

Utskottet.

kollegium klart, att en så omfattande och ingripande samt i förhållande till Sveriges hittills förda sjöfartspolitik ny form av stödåtgärd som den föreslagna icke lämpligen borde anlitas utan en väsentligt mera djupgående undersökning ur räntabilitets- och andra synpunkter av sjöfartsnäringens förhållanden än som kunnat av kollegium verkställas på den korta tid och med de medel, som stått kollegium till buds. Det andra skälet till kollegii ställningstagande är, att kollegium icke känt sig övertygat om, att i den mån särskilda, mera omfattande stödåtgärder beträffande sjöfarten vore påkallade, den av motionärerna tänkta utvägen vore den ur olika synpunkter lämpligaste.

Det har syntts kollegium kunna med fog ifrågasättas, huruvida i själva verket, allmänt sett, någon mera betydande effekt av fartygsnedskrotning kunde förväntas utan internationell samverkan. Att enstaka länder skrede till isolerad nedskrotning i jämförelsevis ringa omfattning, har syntts kollegium sålunda icke kunna nämnvärt bidra till förbättrande av fraktmarknadsläget. Därtill krävdes enligt kollegii mening utan tvivel vida kraftigare och mera ingripande åtgärder, vilka måste förutsätta en samverkan mellan de olika sjöfartsidkande länderna på mycket bred bas.

Till kommerskollegii sålunda angivna ståndpunkt har utskottet funnit sig böra giva sin anslutning. Utskottet, till vars kännedom kommit, att förevarande spörsmål kommer att upptagas till behandling å den stundande ekonomiska världskonferensen i London, förutsätter, att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på det område, varom fråga är, och vidtager de åtgärder, som kunna befinnas erforderliga.

Utskottet får alltså hemställa,

att herrar Nordborgs och Christiernssons m. fl. förevarande motioner, I: 162 och II: 173, icke må vinna riksdagens bifall.
Stockholm den 30 maj 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 112 med undantag därav att i stället för herr *Olof Olsson* inträtt herr *Bergström*.

Reservation:

av herrar *Lindblad*, *Widell*, *Johansson* i Fredrikslund, *Asplund*, *Andersson* i Djursholm, *Nordborg*, *Törnkvist* i Karlskrona, *Persson* i Fritorp, *Jeppsson*, *Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna och *Olsson* i Blädinge, som ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte med anledning av herrar Nordborgs och Christiernssons m. fl. motioner I: 162 och II: 173 i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes verkställa skyndsamt utredning av de i motionerna berörda frågorna.

Bil. I.

Till Riksdagens statsutskott.

Genom remiss den 24 februari 1933 har Kungl. Maj:t anbefallt kommerskollegium att direkt till riksdagens statsutskott inkomma med begärt yttrande över två motioner, väckta den ena, nr 162, inom första kammaren av herr O. A. Nordborg om vissa åtgärder till sjöfartsnäringens stödjande och den andra, nr 173, inom andra kammaren av herr N. Christiernsson m. fl. angående anslag till inköp av äldre fartygstonnage för nedskrotning.

Sedan Kollegium inhämtat yttranden i ärendet från Jernkontoret, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustrieförening och Svenska järnskrothandlareförening samt berett tillfälle för ett antal enskilda varv att inkomma med dylika yttranden, får kollegium med överlämnande av inkomna yttranden anföra följande.

De förevarande motionerna avse anvisande av medel till belopp av 2,800,000 kronor för inköp under statens medverkan av äldre svenska fartyg i och för deras nedskrotning vid svenska varv, varjämte i särskilda motioner hemställes om föranstaltande av importförbud för fartyg av högre ålder än 25 år, skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran, att exportförbud å smidbart järnskrot icke måtte förnyas, samt anhållan hos Kungl. Maj:t om utredning och förslag rörande lämpligt avvägd tullsats eller eljest viss importreglering beträffande smidbart järnskrot. Åtgärderna i fråga skulle närmast tjäna till stöd för sjöfartsnäringen.

Det säger sig självt, att den långvariga, svårartade depressionen inom näringslivet i Sverige och i andra delar av världen samt den bland annat med de handelspolitiska förhållandena sammanhängande nedgången i det internationella varuutbytet i längden måste för de skilda ländernas sjöfart medföra ekonomiska återverkningar av allra allvarligaste slag. Att även den svenska sjöfarten måste lida av dessa efter hand alltmer skärpta missförhållanden ligger i öppen dag.

Vad med de förevarande motionerna åsyftas bör emellertid ses mot bakgrunden av sjöfartsläget internationellt och i Sverige. Förhållandena i stort sett torde närmare belysas av följande jämförande statistisk data.

Svenska handelsflottans storlek (fartyg om 20 nettoton och däröver) vid slutet av åren 1913 respektive 1929, 1931 och 1932 framgår av nedanstående sammanställning:

	Hela handelsflottan		Därav sysselsatt i utrikes fart			
	Antal	Bruttoton	Mellan svenska och utländska hamnar samt mellan utländska hamnar		Därav mellan utländska hamnar	
			Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
1913	2,826	1,204,294	1,703	1,082,819	58	129,558
1929	2,485	1,646,581	1,404	1,515,361	64	213,625
1931	2,496	1,798,847	1,355	1,596,520	61	265,908
1932 (prel.)	2,458	1,759,124				

(siffror härutinnan ännu ej kända)

Härmed bör till en början jämföras den kvantitativa omfattningen i ton av Sveriges utrikes handel under motsvarande år, utgörande

	Import	Export (total)	Export (exkl. järnmalm)	S u m m a (total)	S u m m a (exkl. järnmalm)
1913	8,549,000	15,964,000	9,524,200	24,513,000	18,073,200
1929	10,845,200	21,955,400	11,056,400	32,800,600	21,901,600
1930	10,518,500	18,735,700	9,349,200	29,254,200	19,867,700
1931	10,528,900	11,677,000	7,180,700	22,205,900	17,709,600
1932 (prel.)	9,152,000	8,660,000	6,435,600	17,812,000	15,587,600

Utvecklingen, såvitt angår svenska handelsflottans sysselsättning i direkt fart mellan Sverige och utlandet, belyses vidare av följande sammanställning. (Då siffrorna för år 1932 endast äro preliminära, hava i sammanställningen upptagits motsvarande uppgifter för de tidigare åren med undantag för år 1913, vars siffror äro de definitiva).

I direkt fart mellan Sverige och utlandet åren 1913 och 1929—1932 ankomna och avgångna fartyg.

	N e t t o t o n				Summa
	Svenska fartyg		Utländska fartyg		
	Lastförande	Ej lastförande	Lastförande	Ej lastförande	
<i>Ankomna fartyg:</i>					
1913	5,686,271	1,145,200	4,947,006	1,982,900	13,761,377
1929	6,485,938	1,521,089	6,725,559	3,576,599	18,309,185
1930	6,996,180	1,303,298	6,663,608	2,823,460	17,786,546
1931	6,938,285	1,007,697	6,911,293	1,631,964	16,489,239
1932	6,432,701	1,022,952	6,446,890	1,205,050	15,107,593
<i>Avgångna fartyg:</i>					
1913	6,002,140	833,008	6,375,673	556,440	13,767,261
1929	6,792,619	1,207,326	8,707,253	1,651,855	18,359,053
1930	6,744,817	1,611,764	7,917,232	1,717,930	17,991,743
1931	6,125,950	1,923,885	6,595,223	2,014,962	16,660,020
1932	5,568,917	1,902,951	5,887,141	1,869,486	15,228,495

Visserligen framgår ur sammanställningen, att de svenska fartygens andel i vår utrikes sjöfart, som år 1913 var 49.6 % men år 1929 allenast 43.7 %, efter sistnämnda år steg för steg ökats, så att den utgjorde år 1930: 46.6 %, år 1931: 48.3 % och år 1932: 2 %. (De definitiva procentalen för åren 1929—1931 utgöra respektive 43.6; 46.2 och 47.9). Detta i och för sig tillfredsställande förhållande torde huvudsakligen sammanhånga med minskningen i malmexporten, vilken till vida övervägande del befordras med utländskt tonnage. Emellertid framgår tillika, att medan summan av exporten och importen för såväl år 1931 som år 1932 understiger motsvarande handelsutbyte år 1913, det i utrikes fart använda tonnaget under de två förstnämnda åren högst avsevärt överstiger motsvarande tonnage sistnämnda år. Under det att vidare Sveriges utrikeshandel från år 1930 till år 1931 till kvantiteten minskat med omkring 25 % och från år 1931 till år 1932 med omkring 17.5 %, har Sveriges direkta utrikes sjöfart under motsvarande tid minskat med allenast 7.3 % respektive 8.5 %. Det fraktade godsets har alltså efter hand minskats betydligt starkare än fartygstrafiken, vadan fartygen gått med i genomsnitt avsevärt mindre last under ett visst år jämfört med ett tidigare år.

Världshandelsflottans storlek (fartyg om 100 bruttoton och däröver) den 1 juli 1913 respektive 1929, 1931 och 1932 utgjorde:

Den 1 juli 1913	30,591 fartyg om	46,970,118 bruttoton
» » » 1929	32,482 » »	68,074,312 »
» » » 1931	32,344 » »	70,131,040 »
» » » 1932	32,247 » »	69,734,310 »

Några exakta kvantitetssiffror för världshandeln finnas icke. Emellertid hava vissa försök gjorts att approximativt beräkna storleken av denna.

Enligt beräkningar, verkställda i Nationernas Förbund och Statistisches Reichsamts, skulle världshandelns kvantitativa förskjutningar under senare år utvisas av följande indextal:

1913:	100
1929:	130
1930:	120
1931:	106
1932: (tredje kvartalet):	80—85

På grundval av sistnämnda indextal och med ledning av i övrigt kända förhållanden torde det vara berättigat att för hela år 1932 räkna med ett genomsnittligt indextal av 85.

Enligt i fackpressen synlig uppgift har den till sjöss transporterade delen av världshandeln för år 1929 approximativt uppskattats till omkring 500 miljoner ton. Med utgångspunkt från denna uppskattning giver en tillämpning av nyssnämnda indextal för beräkning av kvantiteten av olika års sjötransporter följande resultat:

1913	385 milj. ton
1929	500 » »
1930	462 » »
1931	408 » »
1932	327 » »

Kollegium vill understryka, att med nu angivna uppskattning, som måste anses vara i hög grad approximativ, givetvis icke avsetts annat än att antyda storleksordningen av växlingarna i sjötransporternas kvantitativa omfattning. Nedgången från år 1929 till år 1932 i världshandelssjöfartens årligen transporterade varukvantiteter skulle sålunda kunna uppskattas till omkring 175 miljoner ton eller över 33 %. Den relativa nedgången är numera med säkerhet väsentligt större. Det nuvarande transportbehovet synes vara högst avsevärt mindre än vad det var år 1913.

Förhållandet mellan transportbehov och tonnagetillgång kan givetvis icke exakt bedömas enbart på grund av nu anförda faktorer. Transportbehovet belyses nämligen icke enbart av lasttillgångens storlek utan röner även inflytande exempelvis av förskjutningar i transportvägarnas längd för olika slag av gods. En närmare analysering härav och av andra på bedömandet av den förevarande frågan inverkan omständigheter förutsätter synnerligen ingående undersökningar, vilka äro förbundna med stora svårigheter. Påtagligt är emellertid, att ovan påvisade förändringar beträffande tonnagetillgång och transportbehov medfört en betydande disproportion mellan tillgång och efterfrågan på tonnage, som måste få svåra återverkningar på de ekonomiska förutsättningarna för sjöfartens bedrivande. Den nämnda disproportionen accentueras, vid en jämförelse mellan år 1913 och senare tid, genom det kända förhållandet, att hand i hand med tonnagets tillväxt dess effektivitet genomsnittligt sett måste i hög grad hava ökat genom segel-

fartygsbeståndets starka tillbakagång samt genom tekniska framsteg i övrigt, realiserade i stor omfattning genom fartygsnybyggnader och genom modernisering av äldre fartyg.

Nu angivna förhållanden hava, som allmänt känt, lett till en efter hand sänkt fraktnivå, vartill under de senare årens skärpta depressionsläge sällat sig en undan för undan ökad uppläggning av fartyg såväl i Sverige som annorstädes.

Vad först angår den allmänna fraktnivån förtjänar framhållas, att enligt svensk fraktindexberäkning (medelfrakterna 1913 = 100) generalindex (medeltalet av index för in- och utfrakter), som år 1929 utgjorde 134, i genomsnitt för år 1932 sjunkit till 106 och i februari 1933, efter en tillfällig uppgång i januari 1933 till 108, ytterligare sjunkit till 104 (omräknat i nominellt guldvärde: 71). Economist's fraktindex, som år 1929 utgjorde 92 (medelfrakterna 1913 = 100), hade i genomsnitt för år 1932 sjunkit till 72 men uppgick i januari 1933 till 79 och i februari samma år till 74. Redan i detta sammanhang vill kollegium emellertid icke underlåta att fästa uppmärksamheten på att nu nämnda fraktindex avse trampfrakter i öppna marknaden, medan det svenska tonnaget till stor del är sysselsatt i linjefart på utlandet, för vilken fart fraktsatserna i allmänhet icke bruka förändras så mycket som vad fallet är med trampfarten.

Nyssnämnda fartygsuppläggningar i Sverige vid vissa tidpunkter framgå, med beaktande av att i statistiken ingå endast fartyg om 300 tons bruttodräktighet och däröver men icke medtagits fartyg, upplagda för reparation, klassning eller på grund av vintersäsong, av följande sammanställning:

Tidpunkt	Antal	Bruttodräktighet	Lastdrygheit
1930 d. 4 juni	24	31,564	42,908
1931 d. 1 januari	96	131,055	188,526
d. 1 februari	158	225,210	325,804
d. 1 mars	196	291,551	428,474
1932 d. 1 januari	113	180,688	252,109
d. 1 februari	176	262,515	384,407
d. 1 mars	197	284,468	425,033
1933 d. 1 januari	129	197,042	286,221
d. 1 februari	182	286,182	418,875
d. 1 mars	234	341,820	omkr. 501,000

Den svenska handelsflottans fartyg om 300 bruttoregister-ton och däröver uppgick vid årsskiftet 1931—1932 — motsvarande uppgift beträffande årsskiftet 1932—1933 föreligger icke — till 832 fartyg om 1,634,466 tons bruttodräktighet. Härav och av ifrågavarande uppläggningssiffror framgår, att av hela fartygstonnaget om 300 tons bruttodräktighet och däröver — sådant detta förelåg vid 1931 års slut, varefter dock en mindre minskning av tonnaget torde ha ägt rum — till antalet drygt 28 procent samt till bruttodräktigheten i det närmaste 21 procent vid sistlidna februari månads utgång var upplagt.

Vidkommande fartygsuppläggningarna inom världshandelsflottan skulle dessa enligt en i en officiell amerikansk publikation intagen uppgift den 1 juli 1932 hava omfattat ett tonnage om 14,166,000 tons bruttodräktighet. Enligt en i fackpressen synlig uppgift skulle desamma omkring årsskiftet hava uppgått till omkring 14.5 miljoner bruttoton, d. v. s. till mellan 21 och 22 procent av det den 1 juli 1932 befintliga tonnaget.

Växlingarna i den svenska sjöfartens ekonomiska förhållanden belysas i sin mån genom följande sammanställning rörande handelsflottans bruttoinkomster under vissa år:

År	Godsfrakter		Passagerareavgifter		Postbefordringsavgifter		Summa bruttofrakter	Tidsbefraktningsavgifter		Därav bruttoinkomster i fart utslutande mellan utl. hamnar
	Utrikes fart	Inrikes fart	Utrikes fart	Inrikes fart	Utrikes fart	Inrikes fart		Utrikes fart	Inrikes fart	
1913...	124,460,331	17,372,366	1,486,907	5,672,712	288,014	140,829	149,421,159	12,505,619	*)	48,007,593
1928...	230,332,170	34,937,969	20,507,580	6,626,325	348,309	168,394	292,920,747	13,062,011	116,452	103,261,238
1929...	259,241,325	35,520,983	21,741,010	6,574,342	626,269	167,631	323,871,570	14,989,065	150,343	121,237,522
1930...	231,643,069	35,965,566	20,486,039	7,224,845	661,250	176,432	296,157,201	17,152,197	110,837	105,960,228
1931...	206,234,848	31,419,215	15,646,818	6,441,797	681,287	202,373	260,626,338	16,457,927	89,405	98,318,148

*) Inkomst av tidsbefraktning i inrikes fart ej redovisad för år 1913.

Vill man komplettera bilden av den svenska sjöfartens läge, i den mån detta kan, utan tillgång till direkta uppgifter från sjöfartsföretagens bokföring, belysas av allmänna statistiska data, torde en granskning av olika i sjöfartens utgifter ingående poster vara vägledande.

Med ledning av hyresavgiftsuppbörden (hyresavgiften under genomsnitt en procent av den intjänta hyran) har totalsumman av de till de i utrikes sjöfart under åren 1913 och 1931 å svenska fartyg anställda utbetalda hyrorna beräknats (genomsnittliga hyresavgiftsuppbörden per år under åren 1911—1913 respektive 1929—1931, multiplicerad med 100) till omkring 13,271,100 respektive 38,750,600 kronor — härvid har icke tagits någon som helst hänsyn till den ökning av avlöningskontot, som beträffande senare år hänför sig till tillämpningen av den nytillkomna lagstiftningen rörande arbetstiden till sjöss, varigenom alltså en viss, säkerligen ej obetydlig marginal i beräkningarna föreligger. Bruttoinkomsterna för det i utrikes sjöfart nämnda år använda tonnaget utgjorde 138,740,871 respektive 239,020,880 kronor. Avlöningarna till de ombord anställda uppgingo alltså år 1913 till 9.6 procent och år 1931 till 16.2 procent av bruttoinkomsterna. Avlöningskontot utvisar följaktligen en väsentlig stegring av sjöfartens utgifter i förhållande till tidigare år. Detta förhållande bekräftas, om man ställer de på nyssnämnda sätt beräknade avlöningarna till de ombord anställda i relation till bruttotonnet av det under åren 1911—1913 respektive 1929—1931 i genomsnitt per år i utrikes fart använda tonnaget. Det finnes då, att avlöningen per bruttoton utgjorde under förstnämnda period kronor 13.4 och under den senare perioden kronor 24.7.

Även i avseende å utgifterna för kost är att räkna med en icke obetydlig kostnadsstegring. Indexalet för födo- och njutningsämnen (1913 = 100) uppgick i januari 1933 till 123.

Däremot kan konstateras en minskning i driftsutgifterna för bränsle. Under det att priset i svensk hamn för stora engelska ängkol (D. C. B.) år 1913 utgjorde kronor 18:98 per ton, uppgick det i december 1929 till kronor 20:89, i december 1931 till kronor 16:76 och i december 1932 till kronor 17:09. Motsvarande fluktuationer företer priset i svensk hamn på motorbrännolja, som per 100 kg. uppgick år 1913 till kronor 11:15, i december 1929 till kronor 13:—, i december 1931 till kronor 8:75 och i december 1932 till kronor 10:75.

Beträffande skeppsumgälder, lastnings- och lossningskostnader, reparationer och underhåll ävensom assurancespremier samt kontors- och övriga kostnader gäller, att några exakta jämförelser mellan kostnaderna härutinnan

under olika tider icke kunna utan ingående undersökningar göras, men att kostnadsstegringar på hithörande punkter och ofta betydande sådana, särskilt i fråga om lastnings- och lossningskostnader samt kostnader för reparationer och underhåll, föreligga, lära kunna anses säkert.

Det torde föreligga starka skäl för att befara, att i varje fall inom vissa grupper av rederier möjligheterna att verkställa tillräckliga avskrivningar på de ofta med hänsyn till ålder och andra förhållanden jämförelsevis höga bokföringsvärdena för fartygen äro särskilt på senare tid starkt försämrade. I någon mån belysande för läget härutinnan är följande sammanställning:

År	Bruttoinkomster i in- och ut- rikes fart	Handelsflottans uppgivna värde (i regel försäkringsvärde)	Bruttoinkomster i procent på värdet
1913.....	162 milj.	194 milj.	83.5
1929.....	339 »	454 »	74.7
1931.....	277 »	493 »	56.2

Överhuvud taget får vid bedömandet av sjöfartens läge ur räntabilitets-synpunkt icke förbises, att denna näringsgren i måhända särskilt hög grad ofta har jämförelsevis höga materialvärden att räkna med i fråga om avskrivning och förräntning.

En synnerligen viktig faktor att beakta, då det gäller att bedöma förevarande spörsmål, särskilt med hänsyn till konkurrensen med andra länders sjöfart, är slutligen tonnagets beskaffenhet. Kollegium är därmed inne på den sida av den nu aktuella frågan, som särskilt berörs i de nu till behandling föreliggande motionerna.

Det är fullt riktigt, som i motionerna framhålles, att det svenska tonnaget är i förhållande till andra länders fartyg jämförelsevis gammalt. Av ång- och motorfartygen om 100 tons bruttodräktighet och däröver representerade de fartyg, vilkas ålder var 25 ålder eller äldre, i de olika länderna följande procenttal i förhållande till hela tonnaget av motsvarande slag:

	Juli 1931	Juli 1932		Juli 1931	Juli 1932
England	8.3	7.8	Danmark	19.4	20.1
U. S. A. (frånsett sjöarna)	7.1	7.9	Belgien	21.6	22.1
Norge	12.3	13.0	Italien	29.4	28.3
Frankrike.....	13.2	13.8	Grekland	57.4	57.8
Tyskland	15.4	16.3	Sverige	31.2	33.8

Kollegium har i bifogade tabeller (A—D) på grundval av särskild bearbetning sammanställt ett antal uppgifter rörande det svenska handels-tonnagets åldersfördelning inom olika fartygsgrupper. Vissa iakttagelser av särskilt intresse för det här aktuella spörsmålet äro att här framhålla.

Av Sveriges totala ångfartygstonnage av 100 tons bruttodräktighet och däröver, som vid slutet av år 1931 uppgick till 1,027 fartyg om sammanlagt 1.16 miljoner bruttoton, voro icke mindre än 577 fartyg om tillhoppa 515,000 bruttoton eller 56 % av antalet och 44 % av bruttotonantalet 25 år och äldre. Särskilt värt att i detta sammanhang uppmärksamma är härvid, att av denna grupp äldre fartyg till antalet nära hälften och efter tonalet nära $\frac{3}{4}$ eller 73 % kom på trampfart samt endast 18 % på linjefart, medan nära 9 % bestod av upplagt tonnage samt isbrytare, bärgnings- och fiskefartyg m. m. Av tramptonnaget bestod endast 12 % eller 45,000 bruttoton av fartyg mellan 100 och 1,000 tons bruttodräktighet, under det att av linjetonnaget icke

mindre än 59 % eller 56,000 bruttoton utgjordes av sådana mindre fartyg. Av motortonnaget på 100 tons bruttodräktighet eller däröver, vilket uppgick till sammanlagt 525,000 bruttoton, utgjordes endast omkring $\frac{2}{3}$ % eller 3,200 bruttoton av fartyg på 25 år eller äldre. Antalet var här 14 av 166 fartyg och därav allenast ett på över 1,000 tons bruttodräktighet, vilket tillhörde kategorien upplagt tonnage, isbrytare m. m.

Av visst intresse är även den jämförelse, som gjorts beträffande åldersfördelningen inom ång- och motorfartygsflottan (fartyg om 100 bruttoton och däröver byggda av järn och stål) för åren 1913, 1923 och 1931. I fråga om ångfartygen iakttages, att medan procenten av fartyg med en ålder av 20 år eller mera i förhållande till hela motsvarande ångfartygstonnaget år 1913 utgjorde 44.1, häremot svarande procent år 1923 uppgick till 42.8 men år 1931 steg till 57. Inom motorfartygstonnaget utgjorde åren 1923 och 1931 motsvarande procenttal 2.5 respektive 1.6. Det är ju också allmänt känt, att vårt motortonnage är mycket modernt. Ång- och motortonnaget måste ju emellertid betraktas såsom ett, då det är fråga om att bedöma handelsflottans kapacitet, i den mån denna är beroende på moderniseringen. Verkställd beräkning ger härutinnan vid handen, att trots motortonnagets starka tillväxt under senare år motsvarande procenttal för nu ifrågavarande ång- och motortonnage tillsammans taget åren 1923 och 1931 uppgingo till 36.7 respektive 39.9. Som jämförelse kan nämnas, att enligt Lloyds register den del av hela det svenska ång- och motortonnaget i juli 1932, som bestod av fartyg yngre än 10 år respektive 20 år, utgjorde 29 respektive 58.6 % av nämnda tonnage, under det att motsvarande procenttal för världshandelsflottan uppgingo till 30.1 respektive 73.

Då det särskilt med hänsyn till de resultat, undersökningarna rörande åldersfördelningen inom olika grupper av tonnaget framvisat, ansetts vara av intresse att erfara motsvarande förhållanden i fråga om det vid månads-skiftet februari—mars 1933 upplagda tonnaget, har inom kollegium, efter införskaffande av primärmaterialet och bearbetning härav, gjorts följande sammanställning rörande nämnda tonnage:

Linjefart					Trampfart				Tankmotorfartyg	
mellan svenska och utländska hamnar			endast mellan svenska hamnar		uteslut. mellan utl. hamnar		mellan svenska och utl. hamnar		Antal	Bruttoton
Ålder	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton		
0—9.....	18	16,026	18	10,137	10	20,742	204	279,105	4	¹⁾ 31,400
10—19.....	—	—	—	—	—	—	8	7,148	4	¹⁾ 31,400
20—.....	5	6,569	—	—	2	3,589	42	56,374	—	—
Därav.....	13	9,457	18	10,137	8	17,153	154	215,583	—	—
25—.....	11	8,550	17	9,348	7	15,126	144	204,037	—	—

Anmärkas bör, att i denna bearbetning icke, liksom i de här förut lämnade uppgifterna rörande det upplagda tonnaget, fränskilts de 20 fartyg om 15,590 tons bruttodräktighet, som den 1 mars voro säsongmässigt upplagda.

Det framgår av denna undersökning, att den vida övervägande delen av det upplagda tonnaget utgöres av tramptonnage och av fartyg med en ålder av 25 år eller mera.

¹⁾ 1 fartyg i fart uteslutande mellan utländska hamnar, 2 i fart mellan svenska och utländska hamnar. Det fjärde fartyget har i omedelbart samband med leveransen från byggnadsvarvet (Kockums i Malmö) gått till upplägning.

Då varvsrörelsen står i intimt samband med förhållandena inom sjöfarten och de förevarande motionerna avse åtgärder, som nära beröra den förstnämnda, har kollegium ansett det önskvärt att erhålla en bild av läget inom densamma. I sådant syfte har kollegium från samtliga större och ett stort antal mindre varv i enlighet med bifogade förteckningar (Bil. E—H) införskaffat uppgifter rörande där pågående nybyggnader för svenska respektive utländska beställare, beträffande pågående nedskrotning av fartyg samt om antalet under ett vart av åren 1925 och 1929 samt för närvarande vid ifrågasvarande varv anställda arbetare.

Häruv framgår, att vid varven för närvarande äro under byggnad för svenska beställare 5 fartyg om 16,550 tons d. w., däruv för linjefart 4 motorfartyg om 14,300 tons d. w. och för trampfart ett ångfartyg om 2,250 tons d. w. Dessutom äro för svenska staten under byggnad en flygplankryssare, 2 undervattensbåtar, en tankbåt om 700 tons d. w., 4 smärre motorbåtar, däruv en för tullverket och 3 för flottan, samt 2 motorslupar för Karlskrona fästning. Härtill kommer slutligen 2 självlänsande mudderpråmar om 70 m³ vardera. För utländska beställare äro under byggnad 11 motorfartyg om 97,500 tons d. w., däruv 7 tankfartyg om 73,500 tons d. w.

Till jämförelse härmed må nämnas, att, på sätt framgår av bifogade sammanställning (Bil. I), i oktober 1928 nybyggnaderna vid vissa större svenska varv uppgingo för svenska beställare till 14 fartyg om 96,725 tons d. w. och för utländska beställare till 18 fartyg om 152,600 tons d. w.

Under nedskrotning vid svenska varv äro för närvarande 4 fartyg om 11,190 tons bruttodräktighet och 18,193 tons d. w., däruv 2 stycken om 7,648 bruttoton och 12,843 tons d. w. inköpta från utlandet för nedskrotning och återstående 2 fartyg uppköpta i Sverige. Ett varv uppger sig för närvarande undersöka möjligheterna för inköp av ett till tre fartyg för nedskrotning och ligga i underhandlingar om inköp för ändamålet av ett fartyg.

Det genomsnittliga arbetarantalet vid de tillfrågade varven utgjorde år 1925: 6,689 och år 1929: 10,651. För närvarande uppgår arbetarantalet till allenast 5,581 och av flertalet varv uppgivas ytterligare inskränkningar av antalet anställda vara att emotse, dock uppgiva sig 5 varv med nu sammanlagt 1,039 anställda arbetare icke inom den närmaste framtiden behöva genomföra någon inskränkning i arbetarantalet, varjämte det största varvet, nu med 2,365 arbetare (år 1929: 3,754 arbetare) finner sig möjligen framdeles kunna något öka antalet anställda.

Det framgår av nu anförda förhållanden med full tydlighet, att den allmänna depressionen med stor styrka nått även varvsindustrien.

Innan kollegium ingår på ett närmare bedömande av de föreliggande förslagen till stödåtgärder för sjöfarten, vill kollegium, med hänsyn till att sjöfartens betydelse för landet icke sällan underskattas, här söka, utöver vad som kan anses hava skett genom de statistiska data, som här förut lämnats, siffermässigt belysa ett par mera framträdande sidor häruv.

Betydelsen för betalningsbalansen av den svenska handelsflottans verksamhet har av motionärerna berörts. Kollegium har på grundval av de undersökningar rörande Sveriges betalningsbalans, som nu sedan någon tid verkställt inom kollegium för Nationernas förbunds räkning och publicerats i Kommersiella Meddelanden (nr 18/1928, 13—14/1929, 16/1930, 15/1931 och 20/1932), för belysande av sjöfartens betydelse ur betalningsbalansens synpunkt beträffande tioårsperioden 1922—1931 gjort följande sammanställning (beloppen angivna i miljoner kronor):

	Totala ingående betalningar	Därav		Totala utgående betalningar	Därav varuimport	Överskott (+) eller underskott (-)	
		varuexport	fraktinkomster efter avdrag för vissa utgifter i utlandet			Totalt	I förhållande mellan varuexport och varuimport
1922	1,672	1,151	120	1,607	1,118	+ 65	+ 33
1923	1,409	1,142	142	1,455	1,294	- 46	- 162
1924	1,629	1,261	142	1,599	1,425	+ 30	- 114
1925	1,652	1,359	149	1,609	1,446	+ 43	- 87
1926	1,801	1,419	169	1,663	1,489	+ 138	- 70
1927	2,261	1,617	183	1,907	1,584	+ 354	+ 33
1928	2,049	1,575	183	2,163	1,708	- 114	- 133
1929	2,424	1,813	205	2,187	1,772	+ 237	+ 41
1930	2,113	1,550	189	2,358	1,664	- 245	- 114
1931	2,412	1,130	139	2,452	1,436	- 40	- 306
			1,621			+ 422	- 919

Härav framgår, att fraktinkomsterna efter avdrag för redarnas utgifter för kol, oljor m. m. i främmande hamnar för hela tioårsperioden ej blott täcker handelsbalansens underskott utan därutöver lämnar en ej långt ifrån lika stor summa, vilken kommer landet till godo. Överskottet i betalningsbalansen under perioden uppgår till allenast drygt en fjärdedel av det ifrågasvarande i förhållande till utlandet beräknade fraktnettot. En minskning i detta fraktnetto av endast något mer än en fjärdedel skulle alltså medfört underskott även i betalningsbalansen.

Antalet å handelsfartygen anställda är betydande ej blott absolut taget utan även i jämförelse med motsvarande antal (alltså fränsett förvaltningspersonal) inom annan verksamhet sysselsatta. Detta förhållande åskådliggöres beträffande åren 1929 och 1931 här nedan, där grupperna i huvudsak upptagits efter arbetarantalet:

	Antal arbetare	
	1929	1931
Mek. verkstäder utom skeppsvarv (ej vagn- el. karosserifabriker; ej rörledningsverkstäder)	47,733	43,805
Sågverk och hyvlerier	43,873	37,297
Handelsflottan	24,400	24,114
Skeppsvarv och båtbyggerier	13,489	10,966
Verk för framställning av järn och stål	37,889	35,080
Pappersmassfabriker	21,070	19,854
Pappersbruk och pappfabriker (ej fiberfabriker)	19,947	18,711
Verk för framställning av järn- och stålmanufaktur (ej bleckvarufabr. och plåt-slagierier)	17,494	16,993
	14,171	13,514

Den svenska sjöfartens konkurrensläge försvåras, förutom genom den i det föregående belysta, efter hand alltmer skärpta depressionen, av vissa särskilda omständigheter. Kollegium syftar härvid på det kända förhållandet, att runt om i världen från statsmyndigheternas sida sedan lång tid till-

baka vidtagits och alltjämt vidtagas ofta mycket omfattande åtgärder av olika slag för direkt ekonomiskt stödjande av den nationella sjöfarten. På åtskilliga håll taga sig dessa åtgärder osunda former, vilkas verkningar icke kunna undgå att visa sig på den internationella fraktmarknaden. Kollegium, som tid efter annan får genom Sveriges diplomatiska eller konsulära representation i utlandet mottaga rapporter och i övrigt på förekommen anledning självt från vissa länder införskaffat utredning i hithörande hänseenden, bifogar här till åskådliggörande av nu antydda förhållanden *dels* tvenne förut i sammanhang med skeppshypotekskassans inrättande åberopade sammanställningar (Bil. K och L) rörande subventionsåtgärder till förmån för sjöfarten i vissa länder eller andra sådana åtgärder för kapitalstöd i förevarande syfte, som företagits på statens eller enskilt initiativ och varom notiser vid skilda tillfällen intagits i Kommersiella Meddelanden eller varom kollegium eljest förskaffat sig kännedom, *dels* ock en på grundval av nyligen inhämtade uppgifter uppgjord promemoria (Bil. M) rörande på senaste tid i ett antal länder vidtagna stödåtgärder i samma syfte.

Det lider icke något tvivel, att de förhållanden, som kollegium här ovan sökt belysa, måste ingiva starka bekymmer med avseende å möjligheterna för den svenska sjöfarten att i fortsättningen hävda den ställning, densamma under årens lopp tillvunnit sig. Av åtskilliga tecken att döma föreligger åtminstone inom vissa grupper av sjöfarten fara för mera djupgående ekonomiska svårigheter, därest icke en ändring till det bättre i det allmänna läget inom en nära framtid inträder.

Av den förebragta utredningen synes framgå, att depressionssvårigheterna såtillvida endast i mindre mån drabbat den egentliga linjesjöfarten, som förhållandena på detta område blott i relativt ringa omfattning föranlett uppläggning av tonnage. Detta sammanhänger emellertid givetvis till stor del med det förhållandet, att ett linjerederi ogärna upphör att trafikera sin linje, när den då lätteligen måste uppgivas för alltid. Däremot hava uppläggningarna för trampfartens vidkommande nått en skrämmande omfattning, och bör härutinnan beaktas, hurusom därav till antalet nära tre fjärdedelar och till bruttotantalet över två tredjedelar består av fartyg med en ålder över 25 år.

Kollegium vill visserligen rent allmänt sett varna för att enbart av ett fartygs ålder draga bestämda slutsatser rörande räntabiliteten av fartygets drift. Ett väl byggt och väl underhållet samt måhända moderniserat fartyg av den nyssnämnda jämförelsevis höga åldern kan i drift ställa sig väsentligt förmånligare än månet yngre fartyg. Förutom det allmänna tillståndet, som för olika fartyg kan ställa sig ytterst olika, inverka på driftresultatet ett flertal andra omständigheter, ej minst det anskaffningsvärde i redarens hand, vilket skall förräntas och amorteras. Av naturliga skäl torde det emellertid kunna sägas, att genomsnittligt sett driftförhållandena beträffande fartyg av den ålder, varom här är fråga, ur räntabilitetssynpunkt ställa sig mycket vanskliga, särskilt i nu rådande läge.

Redan den stora omfattning, vari fartyg med denna ålder förefinnas inom den svenska trampflottan, i förening med den stora uppläggningsprocenten gör det sannolikt, att läget inom denna sjöfartsgren är allvarligt. Kollegium har sökt förskaffa sig en mera ingående inblick i de ekonomiska förhållandena, särskilt på detta område inom sjöfarten. Ehuru synnerligen otillräckligt material till belysande av förhållandena stått kollegium till buds, kunna dock vissa för kollegium under hand företedda uppgifter sägas hava bekräftat de farhågor, som sålunda av olika skäl kunnat hysas. Sålunda giva dessa uppgifter stöd för antagandet, att åtminstone i viss omfattning netto-

bokföringsvärdena för här ifrågakvarande tonnage ligga alltför högt, samtidigt som driftresultaten under de senaste åren icke medgivit ens tillnärmelsevis tillräckliga avskrivningar, än mindre utdelning på investerat kapital. Även företagens likviditet torde hava undergått avsevärd försämring.

Det står för kollegium vidare klart, att trampfartygsföretagens motståndskraft i ett krisläge som det nuvarande genomsnittligt sett är väsentligt sämre än företagens inom linjesjöfarten. Denna motståndskraft har givetvis ock icke kunnat undgå att ogynnsamt påverkas av den särskilt efter kriget i ökad grad framträdande tendensen till sjöfartens utveckling i riktning mot linjefartens utvidgning på den irreguljära sjöfartens eller trampfartens kostnad.

Men detta förhållande får såsom kollegium på sin tid i sitt utlåtande rörande inrättande av en skeppshypotekskassa framhöll, icke under några omständigheter medföra, att tillgodoseendet av trampfartens speciella behov eftersättes. Trampfarten har nämligen alltjämt sin stora uppgift att fylla som komplement till linjefarten, särskilt med hänsyn till intresset av att vår utrikeshandel i största möjliga utsträckning må kunna till stärkande av vår betalningsbalans ombesörjas på svenska kölar. Det bör härutinnan beaktas, att en stor del av vår export, särskilt trävaror, malm och sten, måste anlita trampfartyg för sin transport liksom fallet är med en stor del av vår import, såsom stenkol m. m.

Det måste i detta sammanhang konstateras, att trampfarten hittills endast i jämförelsevis mindre omfattning kommit i åtnjutande av statsmakternas stöd. Av från och med år 1928 från rederilånefonden beviljade lån på tillhoppa 20,875,000 kronor hava icke mindre än 77 % eller omkring 16 miljoner kronor kommit linjefarten och endast 9.4 % eller knappt 2 miljoner kronor trampfarten till godo. Nära 3 miljoner kronor eller 13.3 % hava utlånats för tankfartyg, vilka här alltså icke räknas till trampfartyg i egentlig bemärkelse. Skeppshypotekskassan, som emitterade sitt första obligationslån på 20 miljoner kronor den 1 mars 1930, har därefter den 1 december 1931 emitterat ytterligare 3 miljoner kronor. Av den totala vid senaste årsskiftet utlånade summan, vilken med avdrag av då gjorda amorteringar uppgick till 21,783,500 kronor, kom icke mindre än 71.4 % eller 15,554,000 kronor på tankfartyg, 13.3 % eller 2,898,000 kronor på linjefartyg och allenast 15.3 % eller 3,331,500 kronor på trampfartyg i egentlig bemärkelse. Dessa förhållanden bero emellertid i stort sett icke på att linjefarten lämnats speciellt företräde vid lämnande av lån utan på att de lånemöjligheter, varom här är fråga, av olika skäl icke av trampfarten i större utsträckning kunnat tagas i anspråk.

Trots nu framhållna förhållanden kan kollegium likväl icke nu utan vidare tillstyrka särskilda åtgärder i anslutning till motionärernas förslag. Det resultat, vartill kollegii bedömande av den förevarande frågan sålunda lett, hänför sig till två skilda skäl.

Kollegium vill härutinnan till en början framhålla, att det står för kollegium klart, att en så omfattande och ingripande samt i förhållande till Sveriges hittills förda sjöfartspolitik ny form av stödåtgärd som den föreslagna icke lämpligen bör anlitas utan en väsentligt mera djupgående undersökning ur räntabilitets- och andra synpunkter av sjöfartsnäringsens förhållanden än som kunnat av kollegium verkställas på den korta tid och med de medel, som stått kollegium till buds. De omständigheter, som i motionerna berörts och som i övrigt av kollegium närmare belysts, synas kollegium emellertid vara av den allvarliga karaktär, att en dylik undersökning, som synes kollegium böra anförtros åt särskilt tillkallade sakkunniga, är synnerligen påkallad och bör med det snaraste igångsättas. Särskilt skulle

denna undersökning vara ägnad att ådagalägga den omfattning, vari ekonomiska svårigheter inom sjöfarten nu föreligga, och i anslutning härtill hava till närmaste syftemål att ådagalägga i vad mån behov av särskilda stödåtgärder från statens sida för sjöfarten under den nuvarande allmänna krisen föreligger samt de lämpligaste formerna för eventuellt behöfliga dylika åtgärder. En undersökning av den karaktär, varom här är fråga, skulle även sätillvida vara av framträdande värde, som det vid bedömandet av olika spörsmål i lagstiftningsväg och eljest ofta befunnits vara en stor brist, att en närmare analys av sjöfartens ekonomiska förhållanden saknas.

Det andra skälet till kollegii ställningstagande, på sätt nyss antytts, till de förevarande motionerna är, att kollegium icke känt sig övertygad om att, i den mån särskilda, mera omfattande stödåtgärder beträffande sjöfarten kunna vara påkallade, den av motionärerna tänkta utvägen är den ur olika synpunkter lämpligaste.

Kollegium har härvid bland annat beaktat resultatet av de överväganden i förevarande fråga, som förekommit i England. På sätt framgår av den här ovan återopade promemorian, har i juni månad 1932 en inom Chamber of Shipping tillsatt kommitté avgivit ett betänkande, däri hemställts, bland annat, att Chamber of Shipping såsom en omedelbar åtgärd i syfte att befrämja en reduktion av överskottskapaciteten i handelstonnaget borde tillsätta en kommitté med uppgift att i samråd med utländska redare, banker och andra intressenter utarbета en plan för uppläggning och nedskrotning av överflödigt tonnage. Uppmärksammas bör, att därvid uttryckligen framhålls, att planen, för att kunna realiseras, måste grundas på internationell samverkan. Enligt meddelande från beskickningen i London den 11 februari 1933 har frågan om nedskrotning av föråldrat tonnage redan år 1931 varit föremål för behandling av en kommitté, tillsatt av presidenten i Board of Trade. Kommittén, som hade till uppgift att undersöka lämpligheten av att utan bidrag av allmänna medel uppmuntra utbyte av gammalt tonnage mot nytt, har i sitt i april 1931 avgivna betänkande som slutomdöme uttalat, att det syntes omöjligt att framlägga ett praktiskt genomförbart och för den enskilde rättvist program för nedskrotning vare sig självständigt eller under förutsättning av förnyelse av tonnaget, vilket kunde vara ägnat att erbjuda nödvändigt ekonomiskt stöd åt vederbörande. I beskickningens skrivelse har därjämte upplysts, att Board of Trade på förfrågan förklarar, att man där icke ägde kännedom om att regeringen skulle hava för avsikt att för parlamentet framlägga något lagförslag om nedskrotning av fartyg.

Emellertid har nedskrotningstanken i viss omfattning realiserats i — förutom Amerikas Förenta Stater, där dock särskilda förhållanden föreligga — i Tyskland, Italien och Japan. Beträffande Japan meddelas, att den i förevarande syfte vidtagna statsåtgärden hittills icke haft åsyftad verkan. I fråga om nedskrotningen i Tyskland och Italien tillåter sig kollegium hänvisa till promemorian.

Det synes kollegium kunna med fog ifrågasättas, huruvida i själva verket allmänt sett någon mera betydande effekt av fartygsnedskrotning kan förväntas utan internationell samverkan. Att enstaka länder skrida till isolerad nedskrotning i jämförelsevis ringa omfattning synes kollegium sålunda icke kunna nämnvärt bidra till förbättrande av fraktmarknadsläget. Därtill krävas utan tvivel vida kraftigare och mera ingripande åtgärder, vilka måste förutsätta en samverkan mellan de olika sjöfartsidkande länderna på mycket bred bas.

Däremot skulle möjligen kunna göras gällande, att åtgärder för uppmunrande av nedskrotning av fartyg skulle kunna ifrågakomma ur synpunkten av den nationella sjöfartens inre ekonomiska sanering. Vad som emellertid

därvid möter synnerligen framträdande betänkligheter är frågan om möjligheten att överhuvud taget ur olika synpunkter rättvist samt på ett med hänsyn till det allmännas intressen lämpligt sätt utforma och tillämpa eventuella stödåtgärder i detta syfte. Det kan, synes det kollegium, dessutom ifrågasättas, huruvida genom statliga åtgärder just för nedskrotning av fartyg i själva verket med det ekonomiska stödet alltid eller ens i regel nås särskilt dem, som äro mest värda ifrågavarande stöd. Då vidare, som kollegium i det föregående antytt, ingalunda alla fartyg om 25 år eller äldre lämpa sig för nedskrotning, erbjuder även bedömandet av vilka fartyg, som skola ifrågakomma för nedskrotning, vissa vanskligheter, vilka icke få underskattas. Med hänsyn särskilt till nu anförda omständigheter måste kollegium ställa sig synnerligen tveksamt inför frågan om lämpligheten eller genomförbarheten av den föreslagna statliga stödfonden. Denna tvekan får ökad styrka vid beaktande, att kollegium, på sätt framgår av här i avskrift bifogade, denna dag till riksdagens bevillningsutskott avgivna utlåtande¹⁾, icke ansett sig kunna förorda av motionärerna samtidigt framfört förslag om upphävande av exportförbudet på smidbart järnskrot och införande av tull å eller importreglering av dylikt järnskrot. De med ovan antydda förhållanden sammanhängande spörsmål tarva enligt kollegii mening i varje fall en närmare utredning.

För det slutliga bedömandet av hithörande spörsmål kunde det givetvis vara av visst värde om jämsides med den av kollegium förordade allmänna utredningen någon erfarenhet kunde vinnas beträffande verkningarna av stödåtgärder av i huvudsak den innebörd, som av motionärerna, såvitt angår själva fartygsnedskrotningen, föreslagits. Med hänsyn till den högst väsentligt minskade arbetstillgången vid de svenska varven med därav följande arbetslöshet inom detta verksamhetsområde kunde det möjligen ock ifrågakomma att — en tankegång som även synes hava föresvävat motionärerna — såsom ett led i åtgärderna till motverkande av arbetslösheten föranstalta om statlig medverkan i mera begränsad omfattning för nedskrotning av fartyg. På grund av de starka betänkligheter som kollegium, enligt vad ovan framgår, hyser rörande möjligheten och lämpligheten av statligt ingripande i denna form har kollegium emellertid icke ansett sig kunna eller böra i frågans nuvarande läge framföra förslag i ämnet ens i sålunda antydd omfattning.

Under hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrker kollegium alltså, att riksdagen, i anledning av förevarande motioner, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt verkställande av utredning i vad mån behov av stödåtgärder från statens sida för sjöfarten särskilt under den nuvarande allmänna krisen föreligger samt rörande de lämpligaste formerna för eventuellt behövliga dylika åtgärder.

I detta ärendes handläggning i kollegium hava deltagit generaldirektören Fryxell, kommerserådet Landberg, föredragande, kommerserådet Jansson och tj.-f. kommerserådet, byråingenjören Holmberger.

K. A. FRYXELL

C. E. LANDBERG

Fritz von Schwerin.

¹⁾ Detta utlåtande är här ej intaget.

Svenska ång- och motorfartyg om 100 bruttoton

Dräktighetsgrupper	Fartyg av stål eller järn											Fartyg			
	25 år o. däröver		Linjefart		Trampfart		Isbr., bärgn., fiske, upp-lagda m. m.		i % av s:a brutton			25 år o. däröver		Linjefart	
	Ant.	Br:ton	Ant.	Br:ton	Ant.	Br:ton	Ant.	Br:ton	Linje-fart	Tramp-fart	Isbr. m. m.	Ant.	Br:ton	Ant.	Br:ton
<i>Ångfartyg:</i>															
100— 499	225	48,511	148	31,400	29	6,903	48	10,208	64.7	14.2	21.1	41	7,514	17	3,142
500— 999	85	62,198	32	20,970	43	34,352	10	6,876	33.7	55.2	11.1	—	—	—	—
1,000—1,999	167	244,680	15	20,003	139	207,467	13	17,210	8.2	84.8	7.0	—	—	—	—
2,000—2,999	36	85,198	—	—	34	80,742	2	4,456	0.0	94.8	5.2	—	—	—	—
3,000—3,999	11	37,681	1	3,422	10	34,259	—	—	9.1	90.9	0.0	—	—	—	—
4,000 o. däröver	5	27,714	2	15,374	2	8,298	1	4,042	55.5	29.9	14.6	—	—	—	—
Totalsumma	529	505,982	198	91,169	257	372,021	74	42,792	18.0	73.5	8.5	41	7,514	17	3,142
<i>Motorfartyg:</i>															
100— 499	5	772	1	129	3	489	1	154	16.7	63.3	20.0	3	500	—	—
1,000—1,999	1	1,161	—	—	—	—	1	1,161	0.0	0.0	100.0	—	—	—	—
Totalsumma	6	1,933	1	129	3	489	2	1,315	6.7	25.3	68.0	3	500	—	—

Svenska ång- och motorfartyg om 100 bruttoton och

Dräktighetsgrupper	Fartyg av stål eller järn						Fartyg av trä			
	25 år och däröver		Därav i linjefart		Därav i trampfart		25 år och däröver		Därav i linjefart	
	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
<i>Ångfartyg:</i>										
100— 499	225	48,511	148	31,400	29	6,903	41	7,514	17	3,142
500— 999	85	62,198	32	20,970	43	34,352	—	—	—	—
1,000—1,999	167	244,680	15	20,003	139	207,467	—	—	—	—
2,000—2,999	36	85,198	—	—	34	80,742	—	—	—	—
3,000—3,999	11	37,681	1	3,422	10	34,259	—	—	—	—
4,000 och däröver	5	27,714	2	15,374	2	8,298	—	—	—	—
Totalsumma	529	505,982	198	91,169	257	372,021	41	7,514	17	3,142
<i>Motorfartyg:</i>										
100— 499	5	772	1	129	3	489	3	500	—	—
500— 999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,000—1,999	1	1,161	—	—	—	—	—	—	—	—
2,000—2,999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,000—3,999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4,000 och däröver	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totalsumma	6	1,933	1	129	3	489	3	500	—	—

Bil. A.

och däröver, 25 år gamla och äldre, år 1931.

av trä och järn						Fartyg av trä											
Trampfart		Isbr., bärgn., fiske, upp- lagda m. m.		i % av s:a br:ton			25 år o. där- över		Linjefart		Trampfart		Isbr., bärgn., fiske, upp- lagda m. m.		i % av s:a br:ton		
Ant.	Br:ton	Ant.	Br:ton	Linje- fart	Tramp- fart	Isbr. m. m.	Ant.	Br:ton	Ant.	Br:ton	Ant.	Br:ton	Ant.	Br:ton	Linje- fart	Tramp- fart	Isbr. m. m.
16	2,976	8	1,396	41.8	39.6	18.6	7	1,297	—	—	5	941	2	356	0.0	72.6	27.4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	2,976	8	1,396	41.8	39.6	18.6	7	1,297	—	—	5	941	2	356	0.0	72.6	27.4
3	500	—	—	0.0	100.0	0.0	5	769	1	212	2	244	2	313	27.6	31.7	40.7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	500	—	—	0.0	100.0	0.0	5	769	1	212	2	244	2	313	27.6	31.7	40.7

Bil. B.

däröver, 25 år gamla och äldre, vid 1931 års slut.

och järn		Fartyg av trä						Summa			
Därav i trampfart		25 år och däröver		Därav i linjefart		Därav i trampfart		Linjefart		Trampfart	
Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
16	2,976	7	1,297	—	—	5	941	165	34,542	50	10,820
—	—	—	—	—	—	—	—	32	20,970	43	34,352
—	—	—	—	—	—	—	—	15	20,003	139	207,467
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	80,742
—	—	—	—	—	—	—	—	1	3,422	10	34,259
—	—	—	—	—	—	—	—	2	15,374	2	8,298
16	2,976	7	1,297	—	—	5	941	215	94,311	278	375,988
3	500	5	769	1	212	2	244	2	341	8	1,233
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	500	5	769	1	212	2	244	2	341	8	1,233

Svenska ång- och motorfartyg av järn och stål om 100 bruttoton och däröver åren 1913, 1923 och 1931.

Dräktighets- grupper	1 9 1 3					1 9 2 3					1 9 3 1				
	Hela handelsflottan		Fartyg 20 år gamla och däröver		Tonnage 20 år o. däröver i % av motsva- rande tonnage för hela ång- fartygs- flottan	Hela handelsflottan		Fartyg 20 år gamla och däröver		Tonnage 20 år o. däröver i % av motsva- rande tonnage för hela ång- fartygs- flottan	Hela handelsflottan		Fartyg 20 år gamla och däröver		Tonnage 20 år o. däröver i % av motsva- rande tonnage för hela ång- fartygs- flottan
	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton		Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton		Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	
<i>Ångfartyg:</i>															
100— 499...	381	88,666	238	55,537	62.6	347	77,958	254	54,312	69.7	315	71,955	258	56,641	78.7
500— 999...	148	107,136	76	56,418	52.7	132	93,646	74	51,980	55.5	157	115,535	99	71,752	62.1
1,000—1,999...	269	383,362	181	263,505	68.7	255	366,975	137	199,628	54.4	352	509,159	196	282,127	55.4
2,000—2,999...	70	167,716	22	48,960	29.2	57	136,634	27	64,177	47.0	76	179,208	45	107,132	59.8
3,000—3,999...	29	100,208	1	3,148	3.1	23	79,571	6	19,839	24.9	24	84,021	19	66,604	79.3
4,000 och där- över	27	131,262	1	4,028	3.1	36	195,448	2	17,056	8.7	38	191,981	14	72,802	37.9
Totalsumma	924	978,350	519	431,596	44.1	850	950,232	500	406,992	42.8	962	1,151,859	631	657,058	57.0
<i>Motorfartyg:</i>															
100— 499...	2	708	—	—	0.0	27	5,942	5	997	16.8	25	4,192	9	1,430	34.1
500— 999...	—	—	—	—	—	3	2,351	—	—	0.0	3	2,351	—	—	0.0
1,000—1,999...	—	—	—	—	—	6	8,220	—	—	0.0	9	14,704	1	1,161	7.8
2,000—2,999...	—	—	—	—	—	3	7,742	—	—	0.0	11	30,357	—	—	0.0
3,000—3,999...	2	7,533	—	—	0.0	9	33,554	1	3,385	10.1	12	43,688	—	—	0.0
4,000 och där- över	—	—	—	—	—	20	114,376	—	—	0.0	59	419,632	1	5,806	1.4
Totalsumma	4	8,241	—	—	0.0	68	172,185	6	4,382	2.5	119	514,924	11	8,397	1.6

Bl. D.

Svenska handelsflottans fartyg om 20 nettoton och däröver, 25 år och äldre,
vid 1931 års slut, fördelade på byggnadsmaterial och tonnagegrupper.

Dräktighetsgrupper	Fartyg av					
	Stål eller järn		Trä och järn		Trä	
	25 år och däröver					
Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
<i>Ångfartyg</i>	633	512,710	48	8,032	8	1,376
— 49	24	934	—	—	—	—
50— 99	80	5,794	7	518	1	79
100— 199	128	18,872	35	6,234	6	1,089
200— 299	59	14,485	6	1,280	1	208
300— 499	38	15,154	—	—	—	—
500— 999	85	62,198	—	—	—	—
1,000— 1,499	95	120,335	—	—	—	—
1,500— 1,999	72	124,345	—	—	—	—
2,000— 2,999	36	85,198	—	—	—	—
3,000— 3,999	11	37,681	—	—	—	—
4,000— 4,999	4	16,429	—	—	—	—
5,000— 5,999	—	—	—	—	—	—
6,000— 7,999	—	—	—	—	—	—
8,000— 9,999	—	—	—	—	—	—
10,000—14,999	1	11,285	—	—	—	—
<i>Motorfartyg</i>	21	2,789	10	896	33	2,316
— 49	6	229	2	93	12	488
50— 99	9	627	5	303	16	1,059
100— 199	5	772	3	500	4	557
200— 299	—	—	—	—	1	212
300— 499	—	—	—	—	—	—
500— 999	—	—	—	—	—	—
1,000— 1,499	1	1,161	—	—	—	—
1,500— 1,999	—	—	—	—	—	—
2,000— 2,999	—	—	—	—	—	—
3,000— 3,999	—	—	—	—	—	—
4,000— 4,999	—	—	—	—	—	—
5,000— 5,999	—	—	—	—	—	—
6,000— 7,999	—	—	—	—	—	—
8,000— 9,999	—	—	—	—	—	—
15,000 och däröver ..	—	—	—	—	—	—
<i>Segelfartyg m. hjälpm.</i>	12	1,714	8	608	516	35,935
— 49	1	40	2	84	144	5,631
50— 99	6	505	5	376	313	22,300
100— 199	1	109	1	148	57	7,555
200— 299	3	720	—	—	2	449
300— 499	1	340	—	—	—	—
<i>Andra</i>	3	6,591	1	78	106	12,384
— 49	—	—	—	—	26	971
50— 99	—	—	1	78	31	2,082
100— 199	—	—	—	—	30	4,780
200— 299	—	—	—	—	17	3,847
300— 499	—	—	—	—	2	704
500— 999	—	—	—	—	—	—
1,500— 1,999	—	—	—	—	—	—
2,000— 2,999	3	6,591	—	—	—	—
<i>Samtliga fartyg</i>	669	523,804	67	9,614	663	52,011

Nybyggnader m. m. vid vissa svenska varv. (Mars 1933.)

Skeppsvarv	Svensk beställare										Summa svenska beställare		Anmärkningar
	Linjefart				Trampfart				Specialfart		An-tal	död-vikt	
	motorfartyg		ångfartyg		motorfartyg		ångfartyg		tankfartyg				
	An-tal	död-vikt	An-tal	död-vikt	An-tal	död-vikt	An-tal	död-vikt	An-tal	död-vikt			
1. Eriksbergs Mek. Verkstads A/B, Göteborg	2	3,400	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3,400	Flygplankryssaren »Gotland» samt 4 smärre motorbåtar. Skrov och ångpannan till »Gotland».
2. A/B Götaverken, Göteborg	2	10,900	—	—	—	—	—	—	—	—	2	10,900	
3. A/B Lindholmen-Motala, Göteborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4. A/B Lödöse Varf, Lödöse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5. Södra Garns Varvs A/B (Lödöse), Göteborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 u-båtar, 1 tankbåt om 700 d. w.
6. Helsingborgs Varfs A/B, Helsingborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7. Nya Varvs A/B Öresund, Landskrona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 självlänsande mudderpåmar å 70 kbm. vardera.
8. Kockums Mek. Verkstads A/B, Malmö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9. Sölvesborgs Varvs. & Rederi A/B, Sölvesborg	—	—	—	—	—	—	1	2,250	—	—	1	2,250	
10. Karlshamns Skeppsvarv, Karlshamn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 motorslupar, 16.60 × 3.46 × 2.09 m.
11. Kalmar Varv, Kalmar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12. A/B Oscarshamns Varv, Oskarshamn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
13. Västerviks Nya Varvs A/B, Västervik	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14. Norrköpings slip & Mek. Verkstads A/B, Norrköping ¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15. A/B Norrköpings Varv & Verkstad, Norrköping	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16. A/B Ekensbergs Varv, Stockholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17. A/B Finnboda Varf, Stockholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18. Gefle Varfs- och Verkstads Nya A/B, Gävle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
19. A/B Mohögs Mek. Verkstad, Skönsmon per Sundsvall	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
20. Hernösands Mek. Verkstad, Härnösand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa	4	14,300	—	—	—	—	1	2,250	—	—	5	16,550	

¹⁾ Driften nedlagd. Varvet övertaget av nedanstående bolag (se 15).

Bil. F.

Nybyggnader m. m. vid vissa svenska varv. (Mars 1933.)
Utländska beställare.

Skeppsvarv	Tankfartyg		Andra motorfartyg		Summa summerum	
	Antal	Dödvikt	Antal	Dödvikt	Antal	Dödvikt
1. Eriksbergs Mek. Verkstads A/B	2	19,600	—	—	2	19,600
2. A/B Götaverken	5	53,900	4	24,000	9	77,900
3. A/B Lindholmen, Motala	—	—	—	—	—	—
4. A/B Lödöse Varf, Lödöse	—	—	—	—	—	—
5. Södra Garns Varvs A/B	—	—	—	—	—	—
6. Helsingborgs Varfs A/B	—	—	—	—	—	—
7. Nya Varvs A/B Öresund, Landskrona	—	—	—	—	—	—
8. Kockums Mek. Verkstads A/B, Malmö	—	—	—	—	—	—
9. Sölvesborgs Varvs- & Rederi A/B	—	—	—	—	—	—
10. Karlshamns Skeppsvarv	—	—	—	—	—	—
11. Kalmar Varv	—	—	—	—	—	—
12. A/B Oscarshamns Varv	—	—	—	—	—	—
13. Västerviks Nya Varvs A/B	—	—	—	—	—	—
14. Norrköpings Slip & Mek. Verkstads A/B ¹⁾	—	—	—	—	—	—
15. A/B Norrköpings Varv och Verkstad	—	—	—	—	—	—
16. A/B Ekensbergs Varv, Stockholm	—	—	—	—	—	—
17. A/B Finnboda Varv, Stockholm	—	—	—	—	—	—
18. Gefle Varvs- och Verkstads Nya A/B	—	—	—	—	—	—
19. A/B Mohögs Mek. Verkstad (Skönsmon per Sundsvall)	—	—	—	—	—	—
20. Hernösands Mek. Verkstad	—	—	—	—	—	—
Summa	7	73,500	4	24,000	11	97,500

¹⁾ Driften nedlagd (se nr 15).

Bil. G.

Fartyg under nedskrotning. (Mars 1933.)

Skeppsvarv	Nationalitet	Slag	Bruttoton	Dödvikt	Anmärkingar
1. Eriksbergs Mek. Verkstads A/B	—	—	—	—	
2. A/B Götaverken	—	—	—	—	
3. A/B Lindholmen-Motala	} Belgisk } Tysk	Last	4,141	7,343	s/s »Scheldedyk». s/s »Alfheim».
		Last	3,507	5,500	
			s:a 7,648	s:a 12,843	
4. A/B Lödöse Varf, Lödöse	—	—	—	—	
5. Södra Garns Varvs A/B	Svensk	Ångfart	2,346.10	3,350	
6. Helsingborgs Varfs A/B	—	—	—	—	
7. Nya Varvs A/B Öresund, Landskrona	—	—	—	—	
8. Kockums Mek. Verkstads A/B, Malmö	—	—	—	—	
9. Sölvesborgs Varvs- & Rederi A/B	—	—	—	—	
10. Karlshamns Skeppsvarv	Svensk	Tramp	1,196	2,000	} s/s »Start» (i det närmaste nedskrotad).
11. Kalmar Varv	—	—	—	—	
12. A/B Oscarshamns Varv	—	—	—	—	
13. Västerviks Nya Varvs A/B	—	—	—	—	
14. Norrköpings Slip & Mek. Verkstads A/B ¹⁾	—	—	—	—	
15. A/B Norrköpings Varv & Verkstad	—	—	—	—	} Undersöka möjligheterna att under året inköpa 1—3 fartyg för nedskrotning och ligga f. n. i underhandlingar om inköp av ett fartyg. »Icke rustade att utföra nedskrotning av fartyg».
16. A/B Ekensbergs Varv, Stockholm	—	—	—	—	
17. A/B Finnboda Varv, Stockholm	—	—	—	—	
18. Gefle Varvs- och Verkstads Nya A/B	—	—	—	—	
19. A/B Mohögs Mek. Verkstad (Skönsmon per Sundsvall)	—	—	—	—	
20. Hernösands Mek. Verkstad	—	—	—	—	
Summa	4	2 last 1 ångfart 1 tramp	11,190.10	18,193	

¹⁾ Driften nedlagd (se nr 15).

Bil. H.

Skeppsvarv:	Genomsnittligt arbetarantal:		Antalet anställda arbetare: 18/3 1933	Å förfrågan, om inskränkning i antalet arbetare är att förvänta för den närmaste framtiden och i så fall i vilken utsträckning, har svarats som följer:
	1925	1929		
1. Eriksbergs Mek. Verkstads A/B, Göteborg	1,013	1,952	842	Fram emot sommaren ytterligare inskränkningar.
2. A/B Götaverken, Göteborg	2,098	3,754	2,365	Nej, snarare någon ökning.
3. A/B Lindholmen-Motala, Göteborg	727	548	293	Reducering 150 å 200 man denna sommar.
4. A/B Lödöse Varf, Lödöse	74	107	34	Endast en mindre del av arbetarstammen får arbeta närmaste tiden.
5. Södra Garns Varvs A/B, (Lödöse) Göteborg	30	driften inställd	58	
6. Helsingborgs Varvs A/B	275	329	153	Ingen väsentlig inskränkning de närmaste 1 å 2 månaderna.
7. Nya Varvs A/B Öresund, Landskrona	337	447	185	Reducering till 100 man närmaste dagarna. Kan gå upp igen.
8. Kockums Mek. Verkstads A/B, Malmö	1,113	2,105	644	Nej.
9. Sölvesborgs Varvs & Rederi A/B	120	150	203	Ja, med c:a 50 man.
10. Karlshamns Skeppsvarv..	58	240	51	Inskränkning är att förvänta.
11. Kalmar Varv.....	30	60	56	Nej.
12. A/B Oscarshamns Varv...	299	382	62	Nej.
13. Västerviks Nya Varvs A/B	32	18	4	(Kapacitet c:a 80 man.)
14. Norrköpings Slip & Mek. Verkstads A/B ¹⁾				
15. A/B Norrköpings Varv & Verkstad	35	driften nedlagd	75	När vissa klassningsarbeten äro över, permitteras överflödigt manskap.
16. A/B Ekensbergs Varv, Stockholm	58	88	124	Nej, icke detta år.
17. A/B Finnboda Varv, Stockholm	236	309	245	Om c:a 2 månader reducereing med c:a 50 %.
18. Gefle Varvs- och Verkstads A/B	85	80	52	Troligen permittering av c:a 20 man.
19. A/B Mohögs Mek. Verkstad, Skönsmon pr Sundsvall	69	82	65	Nästkommande månad reducereing med hälften (c:a 35 man).
20. Hernösands Mek. Verkstad	ej svar	ej svar	70	
Summa	6,689	10,651	5,581	

¹⁾ Driften nedlagd (se nr 15).

Nybyggnader vid större svenska varv. (Oktober 1928.)

Skeppsbyggeri	Svensk beställare										Summa svenska beställare	
	Linjefart				Trampfart				Specialfart			
	Motorfartyg		Ångfartyg		Motorfartyg		Ångfartyg		(Tankfartyg)		Antal	Dödvikt
	Antal	Dödvikt	Antal	Dödvikt	Antal	Dödvikt	Antal	Dödvikt	Antal	Dödvikt		
A/B Götaverken*)	¹⁾ 4	36,100	—	—	—	—	—	—	²⁾ 2	24,500	6	60,600
Eriksbergs Mek. Verkst. A/B	³⁾ 5	21,200	⁴⁾ 1	175	—	—	—	—	—	—	6	21,375
Kockums Mek. Verkst. A/B	⁵⁾ 1	8,100	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8,100
Oskarshamns Mek. Verkst. och Skepps- dockas A/B	—	—	—	—	1	6,650	—	—	—	—	1	6,650
	10	65,400	1	175	1	6,650	—	—	2	24,500	14	96,725

Utländska beställare:

	Tankfartyg		Andra motorfartyg		Summa summarum	
	Antal	Dödvikt	Antal	Dödvikt	Antal	Dödvikt
A/B Götaverken*)	4	44,500	5	24,000	15	129,100
Eriksbergs Mek. Verkst. A/B	1	13,000	1	7,700	8	42,075
Kockums Mek. Verkst. A/B	1	8,200	6	55,200	8	71,500
Oskarshamns Mek. Verkst. och Skeppsdockas A/B	—	—	—	—	1	6,650
	6	65,700	12	86,900	32	249,325

*) Skrovet till en av bolaget angiven nybyggnad är under byggande vid A/B Lindholmen—Motalas varv.

¹⁾ Darav 3 stycken lastfartyg om sammanlagt 27,000 ton d. w. och ett last- och passagerarfartyg om 9,100 ton d. w.²⁾ Båda »Time-chartade» och synas avsedda för trampfart.³⁾ Lastfartyg.⁴⁾ Passagerarfartyg.⁵⁾ Lastfartyg för linjefart.

P. M.

angående i vissa länder vidtagna åtgärder för rederinäringens understödjande.

Uppgifterna äro till större delen hämtade ur
»Kommersiella Meddelanden».

Amerikas Förenta Stater.

Rederinäringens understödjande. Enligt vad svenska beskickningen i Washington meddelat, har president Coolidge numera undertecknat en lag, som avser att skapa förutsättningar för bildandet av en stark amerikansk handelsflotta.

Lagen ifråga, »the Jones-White Act», utgör en kompromiss mellan den tidigare av senaten antagna s. k. Jones-billen, vilken sökte skapa en amerikansk handelsflotta under statlig äganderätt, och ett av representanternas hus antaget förslag i ämnet, som avsåg att med statens hjälp uppmuntra den privatdrivna rederinäringen. Den nya lagen utgår ifrån att staten fortfarande skall tillsvidare handhava driften av sådana fartygslinjer, som ännu gå med så stor förlust, att privata företag äro obenägna att övertaga dem, men har som innersta syfte att så småningom skapa en amerikansk handelsflotta under privat ägo och privat drift.

Genom den nya lagen ökas fonden för nybyggnadsändamål från 125 milj. dollar till 250 milj., och lån från denna fond kunna erhållas till ett belopp motsvarande $\frac{3}{4}$ av kostnaderna för ett fartygs byggande eller rekonstruktion till en relativt låg räntesats. För den tid fartyg ligger upplagt eller användes i kustfart utgör räntan minst $5\frac{1}{4}$ % per år. För den tid åter fartyg användes i utländsk trafik synes ränta beräknas efter den lägsta räntefot, som tillämpas beträffande de efter den 6 april 1917 utfärdade statsobligationerna, vilka vid tiden för respektive låns beviljande ännu äro utelöpande. Lånen hava karaktär av avbetalningslån och beviljas för högst 20 år. Vidare innehåller lagen bestämmelser, varigenom synnerligen förmånliga postkontrakt komma att beviljas de amerikanska fartygen, och det beräknas, att omkring $7\frac{1}{2}$ milj. dollar komma att årligen utbetalas i subsidier för postkontrakt.

Särskild uppmärksamhet förtjänar bestämmelsen, att det erfordras beslut av fem av Shipping Boards sju medlemmar för att sälja något av statens fartyg till privat ägo. Att den nuvarande administrationen ämnar låta denna bestämmelse verka för uppmuntrande av privatdrift torde bevisas av det faktum, att tvenne av Shipping Boards medlemmar, som motsatt sig försäljning av statens fartyg, helt nyligen fått lämna sina befattningar och ersatts av personer, som antagas gynna privatdriften.

Den nya lagen förväntas komma att möjliggöra en stark amerikansk handelsflotta, som med fördel skall kunna stå sig i konkurrensen med andra länder. Enligt uppgift i tidningspressen, bland annat i G. H. och Sj. T. för den 24 oktober 1928, har första lånet ur ovan omnämnda fond numera blivit beviljat. Det lärer sålunda vara Export Steam Corporation i New York, som fått förskott å tre fjärdedelar av kostnaderna för byggande av fyra kombinerade passagerar- och stycke gods-fartyg för en linje New York—Europa.

Danmark.

Statsunderstöd till segelsjöfarten. Genom lag den 1 juli 1927 (Lovtidenden nr 136) har ministern för industri, handel och sjöfart bemyndigats att av statslånefondens medel använda ett belopp av högst 500,000 danska kronor till lån åt danska redare för segelfartyg mot att staten som säkerhet åtnjuter panträtt med bästa rätt i rederiet tillhöriga registreringspliktiga segelfartyg. Med segelfartyg avses därvid jämväl segelfartyg med hjälpmaskin. Lånen, som förräntas efter 5 % för år, skola vara amorteringsfria under de 3 första åren och därefter återbetalas med 10 % för år. Storleken fastställs av förenämnda minister, vilken ock äger bestämma de övriga villkor för lånets åtnjutande, som prövas erforderliga. Lånebeloppet för varje fartyg får dock ej överstiga 60 % av fartygets värde och ej heller utgöra mera än 30,000 danska kronor.

Därjämte har ministern bemyndigats att av statslånefondens medel använda ett belopp av högst 45,000 kronor som driftslån åt registreringspliktiga segelfartyg med eller utan hjälpmaskin. Därvid godtages som säkerhet även näst bästa rätt i fartyget, om denna faller inom 75 % av fartygets värde. Sistnämnda lån, vilka ej må överstiga 10,000 kronor för fartyg, äro avsedda att få upplagda fartyg åter i drift och förräntas likaledes efter 5 % för år. De äro amorteringsfria under det första året men skola därefter återbetalas med $\frac{1}{3}$ för vart och ett av de tre följande åren.

I händelse av fartygets förslining eller försäljning till utlandet äro erhållna lån omedelbart förfallna till betalning. För erhållande av lån fordras en försäkran på tro och heder av låntagaren att lånet är nödvändigt för att bevara fartyget i rederiets ägo. Dylik förklaring är dock ej erforderlig, när lånet är avsett till anskaffande av framdrivningsmotor, men får lånet i så fall ej överstiga 5,000 kr. (Observeras bör, att tidigare i danska utgiftsstaten årligen reserverats 150,000 kr. för beviljande av lån om högst 5,000 kr. för anskaffande av motorer till mindre segelfartyg.)

Ändring i bestämmelserna för statsunderstöd åt segelsjöfarten. Genom lag den 10 januari 1928 hava de den 1 juli 1927 meddelade bestämmelserna rörande statsunderstöd åt segelsjöfarten (jfr Komm. Medd. 27 nr 13—14 s. 601) ändrats, i det fonden för lån till danska redare för anskaffning m. m. av segelfartyg höjts från 500,000 till 650,000 kr. Samtidigt har emellertid det till driftslån avsedda beloppet, 450,000 kr., sänkts till 300,000 kr.

Norge.

Statsunderstöd åt norska varvsindustrien. I proposition den 11 maj hemställde norska regeringen till stortinget bl. a., att den s. k. »Statens Skibsfond» tills vidare måtte få användas till lån mot andra inteckning uti i Norge nybyggda fartyg på villkor, som finansdepartementet närmare ägde bestämma. Nämnda fond, vilken härrör från den genom försäljning av vissa norska staten tillhöriga motorfartyg uppkomna behållningen, upplades 1920 i syfte att därmed finansiera inköp av tonnage för statens räkning och uppgår nu till över 17 $\frac{1}{2}$ milj. kr., vilka äro placerade som lån till statskassan.

Vid behandlingen i stortinget hemställde, enligt vad svenska beskickningen i Oslo meddelat, finanskommitténs majoritet efter överläggning med finansdepartementet och intresserade kretsar, bl. a. att av »Statens Skibsfonds» medel 10,942,000 kr. omedelbart måtte indragas i statskassan för att användas till avskrivning å förskott vid införande av 1920 års konverteringslån,

samt att återstoden av fondens medel, omkring 6,700,000 kr., tillsvidare måtte användas till lån företrädesvis mot andra inteckning uti inom Norge nybyggda fartyg på villkor, som finansdepartementet skulle äga närmare bestämma; skolande sistnämnda belopp indragas i statskassan vid utgången av år 1933, för då utestående belopp, dock först i den mån lånen återbetalas. I sina premisser ansluter sig kommittémajoriteten till den i propositionen antydda ordningen för utlåningsverksamheten, nämligen att lånen skulle lämnas å färdigbyggda fartyg eller som byggnadslån å under byggnad varande fartyg mot andra inteckning intill 20 % av fartygets värde och så att lånet skulle ligga inom 70 % av sagda värde.

En minoritet, bestående av arbetarpartiets fyra representanter, anmälde en i vissa delar avvikande mening. Enligt denna skulle lån få lämnas upp till 75 % av fartygsvärdet och räntan sättas lägre än till i propositionen angivna 5½ %. Fraktionen förklarade sig vidare icke för närvarande kunna gå med på fondens partiella indragning i statskassan utan ville för sitt ståndpunkttagande avvakta den bebådade allmänna planen för täckning av statskassans förskott.

Saken företogs av stortinget till avgörande den 14 juni, därvid kommitténs hemställan bifölls. Från arbetarhåll framlagda förslag om uppskov med behandlingen av frågan om fondens omedelbara partiella indragning i statskassan och om fastställande av en räntefot av 5 % förkastades med de borgerliga partiernas röster mot arbetarpartiernas.

De senare av finansdepartementet utfärdade reglerna äro uppdragna efter de linjer, vartill stortingets majoritet enligt ovanstående anslutit sig. Tilläggas bör dock, att lånen skola amorteras halvårsvis under loppet av fem år. Lånen skola företrädesvis komma de mest konkurrenskraftiga och bäst utrustade verkstäderna tillgodo. Önskligt är vidare att lånen fördelas på olika verkstäder runt landet. Norskt arbete och norskt materiel bör användas, varest detta är möjligt. I Norge synes finnas tre särskilda skeppshypoteksbanker. Allenast en av dem, Norges Skibshypotek Aktieselskap, synes intaga en mera självständig ställning. Avskrift av »Vedtækt» för nämnda bolag bilägges.

Finland.

Förslag till åtgärder till befrämjande av rederinäringen. Enligt en från svenska beskickningen i Helsingfors inkommen rapport har numera texten publicerats till det av chefen för finska sjöfartsstyrelsens statistiska byrå på uppdrag av handels- och industriministeriet utarbetade förslaget till bildande av en rederilånefond för rederirörelsens befrämjande. Den verkställda utredningen, vilken enligt uppgjord plan kommer att kompletteras med undersökningar angående eventuellt statsunderstöd åt varvsindustrien samt rörande behovet av subventionering av linjetrafiken, utmynnar i ett förslag om avskaffande av importtullen såväl å segelfartyg som å utomlands utförda fartygsreparationer, sänkning av tullen å visst ångfartygstonnage, ävensom upprättandet av en rederilånefond om 100 milj. fmk, vartill staten skulle tillskjuta kapitalet. Bildandet av fonden skulle försiggå successivt under loppet av tre år. För dylikt ändamål skulle i 1927 års tilläggsbudget upptagas 40 milj. fmk, samma belopp år 1928 och resterande 20 milj. i 1929 års stat. Ur fonden skulle lån i främsta rummet beviljas rederier för anskaffande av fartyg för oceantrafik ävensom för vintertrafik avsedda ång- och motorfartyg. I den mån medel därefter funnes tillgängliga, skulle även andra för linjetrafik avsedda fartyg kunna komma i åtanke samt i sista rummet trampfartyg. För lån för segelfartyg skulle en särskild fond om 8 milj. fmk avskiljas.

Den otvetydiga tillbakagång, som i så hög grad karakteriserat den finska handelsflottans utveckling under senare decennier och varpå allmänhetens ögon kom att fästas genom en i början av året framlagd, av chefen för sjöfartsstyrelsens statistiska avdelning verkställd undersökning föranledde statsmakterna att under året ägna speciell uppmärksamhet åt frågan om åtgärder till upphjälpande av den inhemska rederinäringen. Som en väsentlig orsak till de inhemska rederiföretagens i huvudsak bristande konkurrensförmåga har därvid särskilt framhållits bristen på kapital i erforderlig omfattning och till överkomliga räntesatser. Sålunda har påpekats, hurusom den utländska rederirörelsen för närvarande torde arbeta med främmande kapital, som genomsnittligen blott drager ränta om 4—6 %, under det att motsvarande räntefot i Finland uppgår till 8—9 %. Sedan yttrande över den nyssnämnda, på initiativ av handelsministeriet föranstaltade utredningen infortrats från vederbörliga myndigheter och organisationer, framlade den numera avgångna socialdemokratiska regeringen en proposition till riksdagen angående inrättandet av en statlig rederifond, om förslagsvis 100 milj. mark. Beslut i saken har sedermera fattats, varvid emellertid av budgethänsyn riksdagen underlät att fixera lånefondens storlek, varförutom räntefoten samtidigt fastställdes till en betydligt högre procentsats än vad som i den ursprungliga propositionen föreslagits.

Ehuru man inom vissa rederikretsar utan tvivel torde vara av den åsikten, att det kunna resultatet ingalunda motsvarade vad man haft skäligen anledning hoppas — särskilt på grund av vissa bestämmelser i lånevillkoren, som omöjliggöra lån för avskaffande av billigt, överärigt utländskt tonnage, genom vilket stadgande de större linjerederierna anses oskäligt komma att gynnas på de smärres bekostnad — verkade blotta förhoppningen om fondens uppläggande dock redan under år 1927 märkbart livande beträffande inköp av utländskt tonnage, en tendens som under innevarande år ytterligare accentuerats.

Det för passagerare- eller fraktfart under året nyinsatta finska tonnaget uppskattas nämligen till sammanlagt 15,000—18,000 ton d. w., varav särskilt må nämnas den av Finska Angfartygs A B i juni nästlidet år inköpta passagerarångaren »Wellamo», som under de månader den varit i trafik visat sig uppfylla högt ställda fordringar.

Bland andra under året å detta område framställda förslag märkas de å Finlands andra sjöfartskongress fattade resolutioner — vilka dock närmast hänföra sig till skeppsbyggerinäringen — nämligen yrkanden om statligt understöd i form av premier per bruttoregister-ton för i Finland byggda järn- och stålfartyg och per hästkraft av dylikas maskineri. Samtidigt rekommenderade kongressen tullfrihet för alla från utlandet anskaffade fartyg och för därstädes verkställda prestationer.

Som förut framhållits (Komm. Medd. 28 nr 8 s. 435), har numera i Finland beslutats inrättandet av en statens rederifond för befrämjande av inhemska rederiverksamhet, ehuru riksdagen av budgethänsyn ej fixerat lånefondens storlek. Genom lag den 15 juni 1928 hava även utfärdats vissa grundläggande bestämmelser rörande fonden. Av dess medel skall sålunda åt finska redare, vilka kunna verksamt befrämja landets rederinäring, lämnas lån för anskaffandet av för ändamålet dugliga fartyg. Lån utgives dock icke för anskaffande av fartyg, som är äldre än fem år och redan varit i finsk redares ägo under ett års tid. Till jämförelse kan nämnas, att enligt bestämmelserna för den svenska rederilånefonden denna är huvudsakligen avsedd för befrämjande av den svenska skeppsfarten på utrikes orter och särskilt i avlägsnare farvatten, samt att därest lån sökes för anskaffande av fartyg företräde lämnas — under i övrigt lika förhållanden — åt den låne-

sökande, som låter tillverka fartyget vid svensk verkstad.

Vidare har enligt nyssnämnda lag bestämts, att den längsta tid, för vilken lån skall beviljas, är 8 år, samt att räntan å lån ur fonden skall utgå med 6 % om året. Är den faktiska räntan för statens långvariga lån lägre än nyssnämnda räntefot, kan dock statsrådet fastställa räntan för lån ur fonden i motsvarande grad lägre. Lån beviljas till belopp, motsvarande högst hälften av fartygets värde, såvida ej fartyget prövas vara av synnerlig stor nytta för landet, i vilket fall lån kan utgivas till två tredjedelar av fartygets värde.

Överföring av medel till fonden är avsedd att ske i samband med den årliga budgetregleringen, varvid statens finansiella tillstånd och den inhemska rederiäringens behov vid varje tidpunkt skall beaktas. Enligt uppgift i tidskriften *Mercator* har regeringen i sin budget icke upptagit något anslag, men i en motion föreslås att riksdagen måtte besluta att i statförslaget för nästa år skall upptagas ett anslag å 20 milj. mark, som skall överföras till rederifonden.

Frankrike.

Lagbestämmelser om en rederilånefond. Enligt en nyligen av parlamentet antagen lag skall kredit under statens garanti lämnas till franska redare, som beställa tonnage vid varv inom landet. I en till lagen fogad överenskommelse förbinder sig *Crédit Foncier* att härför under fem års tid framåt lämna i lån intill 200 milj. francs årligen. Lånen få sedan antingen utan amortering återbetalas efter fem års förlopp eller också få de amorteras under loppet av 20 år.

Lån kunna erhållas upp till 85 % av resp. fartygs byggnads- eller inköpsvärde. Som säkerhet lämnas första panträtt i fartyget. Räntespörsmålet, som spelar en stor roll i dessa bestämmelser, är bl. a. ordnat så, att räntan alltid skall motsvara räntesatsen för de obligationer, som *Crédit Foncier* utsläpper i och för penninganskaffning för ändamålet, ökad med 1 % kommission till banken. Hälften av ränteutgifterna skall bäras av staten, dock skola redarna erlägga minst 4 %.

Lånen skola egentligen, som sagt, blott komma de redare till godo, som göra fartygsbeställningar vid franska varv, men redarna kunna även efter hänvändelse till regeringen få tillåtelse till beställningar vid utländska varv, om dessas pris med minst 15 % understiger de franska varvens.

Under debatten om lagförslaget i deputeradekammaren framhölls, att om penningmarknaden lättade, borde regeringen eventuellt få sänka redarnas minimiräntesats om 4 %.

Italien.

En fartygshypotekskassa med statligt understöd grundad. Enligt ett i *Gazzetta Ufficiale* för den 13 augusti publicerat dekret av den 5 juli innevarande år, vilket trätt i kraft omedelbart efter offentliggörandet, har i Rom grundats ett särskilt kreditinstitut under statlig kontroll, som skall ha till ändamål att bidraga till den italienska sjöfartens tillväxt medelst beviljande av lån åt inhemska rederiföretag. Lånen lämnas mot säkerhet med bästa rätt i låntagarens fartyg till belopp ej överstigande 60 % av fartygens saluvärde. Institutet, vars kapital skall utgöra 100 milj. lire, tecknade av 11 i lagen närmare angivna banker och institutioner, äger rätt att i förhållande till lämnade lån utsläppa obligationer, förfallna till betalning i den mån lånen gäldas. Obligationernas sammanlagda belopp får dock icke överstiga 10 gånger det tecknade kapitalet.

För lån, vilka avse byggande av fartyg i Italien eller förvärvande från

utlandet av fartyg, som äro högst 10 år gamla, lämnar staten till institutet ett årligt räntebidrag, vilket i förra fallet utgår med $2\frac{1}{2}$ % och i senare fallet med 1 %. För att berättiga till statsunderstöd måste fartygen vidare vara klassade i italienska fartygsregistrets högsta klass. Låneoperationerna äro under de första tre åren från lagens ikraftträdande begränsade, för att statsbidraget skall kunna utgå, finansåret 1928—1929 till 400 milj. lire, finansåret 1929—1930 till 300 milj. lire och finansåret 1930—1931 till likaledes 300 milj. lire.

Nederländerna.

Enligt vad framgår av en skrivelse från Svenska beskickningen i Haag till kommerskollegium den 17 mars 1928 hava tidigare i Nederländerna förekommit ingripande av stat eller kommun till sjöfartsnäringens ekonomiska stödjande. Dessa hava emellertid varit begränsade till särskilda fall, där speciella omständigheter ansetts föreligga. Några permanenta anordningar i form av rederilånefond eller annat dylikt finnas icke i Nederländerna.

Beskickningen anför ytterligare, bland annat, följande. Vad angår åtgärder från enskilt håll synas de holländska s. k. skeppshypoteksbankerna förtjäna ett omnämmande. Som namnet angiver, utlåna de penningar mot säkerhet i fartygsinteckningar. Härför erforderliga medel förskaffa de sig från allmänheten mot utgivande av s. k. »pandbrieven» d. v. s. andelsbevis i lån, som i mån av behov emitteras. Lånen torde i regel amorteras genom utlottning av andelsbevisen.

Den första skeppshypoteksbanken grundades år 1899. För närvarande finnas 12 stycken, varav dock 2 äro under likvidation och endast 3—4 bedriva en mera omfattande rörelse. Närmare uppgifter angående bankernas namn, aktiekapital, omsättning och utdelning hava lämnats i en skrivelsen närsluten här i avskrift bilagd tablå. Av densamma framgår att de inbetalda aktiekapitalen äro tämligen små i förhållande till omsättningen ävensom att vissa av ifrågavarande företag hava kunnat giva mycket höga utdelningar, medan andra, och särskilt sådana som tillkommit under krigskonjunkturen, uppvisa ogynnsamma resultat.

I ytterligare meddelande i ämnet från beskickningen av den 27 september 1928 framhålles hurusom av åberopade statuter rörande vissa skeppshypoteksbanker framgår, att bankerna även kunna ägna sig åt annan verksamhet än lån mot hypotek i fartyg, såsom inköp och befraktning av fartyg, men att i praktiken någon annan verksamhet icke förekommer.

Storbritannien.

Svenska generalkonsulatet i London meddelar, att brittiska regeringen beslutit att efter utgången av mars månad 1927 icke vidare förnya lagstiftningen om Trade Facilities, vilken ägt bestånd sedan 1921. Den summa av £ 75,000,000, som parlamentet beviljat för ifrågavarande ändamål, kommer sålunda icke att ytterligare ökas. De hittills i anspråk tagna garantierna torde uppgå till närmare £ 70,000,000.

Samtidigt lämnar generalkonsulatet en redogörelse för fördelningen av de hittills beviljade krediterna på olika industrigrenar. Till grund hava lagts officiella uppgifter, vilka varit tillgängliga för tiden intill utgången av nästlidna mars månad. Den summa, som intill nämnda tid garanteras, uppgick till närmare £ 65,000,000. Härav komma på följande huvudgrupper:

	£
Rederinäringen för inköp av fartyg	20,000,000
Företag för byggande av lokala järnvägar	12,500,000
Företag för produktion av elektrisk kraft	9,300,000
Företag för verkställande av allmännyttiga anläggningar såsom hamnar, dockor, vattenanläggningar m. m.	4,200,000
Företag för anläggande av järnvägar (huvudsakligen i Afrika)	3,300,000
Stenkolsindustrien	3,200,000
Pappersindustrien (huvudsakligen för anläggningar i New Foundland och Canada)	2,600,000
Aluminiumindustrien	2,500,000
Kväveindustrien	2,000,000
Sockerbetsindustrien	1,700,000
Järn- och stålindustrien	700,000
Tennindustrien	380,000
Automobilindustrien	350,000
Byggnadsindustrien	300,000
Cementindustrien	175,000
Tegelindustrien	110,000
Kalkindustrien	100,000
Diverse industrier	2,000,000

Såsom redan ovan meddelats (jfr Komm. Medd. 26 nr 13—14 s. 648) har den brittiska regeringen beslutat att icke förnya lagstiftningen om Trade Facilities Act. Dess giltighetstid utlöpte den 31 sistlidne mars, och några ytterligare krediter enligt denna lag ha icke beviljats sedan sagda dag. Enligt vad svenska generalkonsulatet i London inberättat, hade vid tiden för lagens upphörande krediter beviljats till ett belopp av £ 74,251,780 och sålunda den av parlamentet för ändamålet fastställda maximisumman av £ 75 miljoner i det närmaste tagits i anspråk. Av de sedan lagens ikraftträdande år 1921 garanterade lånen hade £ 2,045,157 återbetalats, varför statens utestående förbindelser den 31 mars belöpte sig till £ 72,206,623.

Bil. L.

Denna bilaga utgöres av »Kommersiella Meddelanden utgivna av Kommerskollegium» årg. XII nr 20, 31 oktober 1925.

Bil. M.

P. M.**Angående statliga åtgärder i nedan angivna länder för sjöfartens understödjande.**

(Sammanställning av inom kommerskollegium tillgängliga uppgifter i ämnet.)

Norge.

Enligt provisorisk lag av den 21 juli 1916 må fartyg över 20 år gamla icke inköpas från utlandet. Undantag gäller för fartyg om 100 bruttoton eller därunder samt för fartyg som äro byggda för fångst eller fiske på havet, bärgning, bogsering, isbrytning eller liknande ändamål och alltjämt skola användas till dylikt bruk, vilka fartyg, oavsett deras ålder, må inköpas, så framt de efter av vederbörande tillsynsmyndighet anordnad besiktning befinnas i fullt betryggande skick.

Fartyg, avsett för nedskrotning (ophugning) eller avriggning till pråm, får dock oavsett ålder eller klass införas till Norge blott det efter vederbörlig besiktning befunnits sjödueligt för resan till Norge.

I lagen meddelas dessutom bestämmelser om att utländskt fartyg, som inköpes av norsk undersåte eller norskt bolag, icke får införas i norska fartygsregistret eller tilldelas nationalitetsbevis med mindre det uppfyller vissa närmare angivna klassificeringsfordringar.

Tyskland.

Tillgängliga uppgifter från Tyskland avse endast åtgärder för *nedskrotning* av äldre tonnage.

I skrivelse från svenska generalkonsulatet i Hamburg den 15 februari 1933 meddelas, att enligt uppgift i därvarande tidningspress rederikoncernen Hamburg—Amerika-Linie — Norddeutscher Lloyd (Hapag — Lloyd—Union) till fullföljande av sitt nedskrotningsprogram under senare tid och intill den 31 januari 1933 försålt Hamburg—Amerika linjen 13 ångfartyg om tillhopa 75,783 bruttoton och Norddeutscher Lloyd 15 fartyg om 94,393 bruttoton.

Enligt skrivelse från svenska beskickningen i Berlin den 27 januari 1933 har tyska riksregeringen på grund av framställningar från redarekretsar för stödjande av den betryckta sjöfartsnärigen inom ramen för det allmänna arbetsanskaffningsprogrammet ställt till förfogande en kredit av 12 miljoner RM. att användas som premiering för nedskrotning av äldre tonnage. Krediten skulle användas på så sätt att ett tillskott av 30 RM. per bruttoton skulle lämnas för nedskrotning av sammanlagt 400,000 ton. Tillskottet lämnas i form av lån och icke som från redarehåll begärts i form av nedskrotningspremier. De lämnade lånen skulle förfalla till betalning i smärre poster, av vilka den första skulle erläggas först då vederbörande rederi vore i stånd att på däri insatt kapital lämna en utdelning av 4 % årligen.

Såsom villkor för erhållande av nedskrotningsbidrag gäller bland annat:
1) fartygen måste sedan den 1 januari 1930 utan avbrott ha varit införda

i ett tyskt fartygsregister och under denna tid ha tillhört den, som begär tillskottet;

2) fartygen måste ha löpt av stapel före den 1 januari 1913;

3) fartygen måste mäta brutto 500 ton eller mera;

4) nedskrotningen av fartygen måste äga rum på ett tyskt varv.

Rikstrafikministern kan dock bevilja undantag från villkoren under 2 och 3.

Begäran om bidrag skall riktas till »Verband Deutscher Reeder» i Hamburg.

I detta sammanhang må tillika meddelas, att, enligt uppgift från beskickningen i skrivelse den 31 augusti 1932, i vissa tyska tidningar framförts betänkligheter mot en i svenska rederikretsar diskuterad idé, om finansiering av nedskrotning av fartyg genom av staten utdelade premier, vilka sedermera skulle täckas genom pålagor å skeppsfarten. Det har därvid anmärkts på att jämväl utländska fartyg skulle komma att bidra till nedskrotningskostnader, som endast gagnade den svenska rederinäringen.

Nederländerna.

Enligt skrivelser från svenska beskickningen i Haag den 7 juni och den 1 september 1932 har i Nederländerna antagits en lag om bildandet av ett till hälften statligt aktiebolag för stödjande av rederinäringen. Bolaget har till uppgift att stärka den nederländska rederinäringens ställning å den internationella sjöfartens område, för vilket ändamål bolaget bör befordra ett närmande eller en sammanslagning av vederbörande rederier, en efter föreliggande samfärdselbehov mera anpassad organisation av handelsflottan samt en i största möjliga utsträckning produktiv fördelning av handelsflottan å de internationella sjöfartslinjerna. För att lösa dessa uppgifter må bolaget mot betryggande säkerhet kunna lämna räntebärande lån till nederländska rederier på villkor, som i varje särskilt fall bestämmas. Däremot får bolaget icke självt bedriva rederirörelse och ej heller förvärva fartyg utom i fall av realisation av lämnad säkerhet.

Bolaget skall äga bestånd till utgången av år 1940 därest ej bolagsstämma — med samtycke av handelsministern — fattar beslut om dess tidigare upphörande eller dess fortsättande. Aktiekapitalet skall utgöra 5 miljoner gulden, varav regeringen skall teckna aktier å 2.6 miljoner eller således aktiemajoriteten och återstående kapital uppbringas genom teckning av nederländska rederier, som permanent bedriva sjöfart under holländsk flagg mellan Nederländerna och dess kolonier eller med främmande länder. Rederier, som erhålla understöd, skola vara skyldiga att teckna aktier i bolaget. I den mån bolagets aktiekapital ej förslår må kapitalbehovet tillgodoses genom lån ur statskassan eller lån mot borgen av staten.

Av motiveringen till lagen framgår bland annat, att den rådande depressionen inom rederinäringen, vilken depression blivit särskilt kännbar i Holland, framtvingat behov av statligt stöd åt sjöfartsnäringen för att bereda denna tillfälle att anpassa sig efter de nya förhållandena. Av flera orsaker ansåges emellertid icke direkt subvention böra ifrågakomma, utan borde stödåtgärderna ordnas så att rederierna själva stimulerades till en snabb reorganisation, vilket syfte temporära statskrediter ansågos bäst ägnade att befordra. Vid beviljandet av dessa krediter kunde villkor uppställas, varigenom man framtvingade en fusion eller en intensivare samverkan mellan rederierna, varigenom de allmänna kostnaderna kunde nedbringas. Ändamålet med dessa krediter vore således icke att finansiera rederinäringens förluster utan att uppnå en rekonstruktion av rederiföretagen på sundare bas. Därför komme i allmänhet understöd blott att beviljas sådana rederier, som förebringade en acceptabel reorganisationsplan. Vid långivningen

borde också tillses, att budgeten icke onödigtvis belastades och att statskrediten icke utsattes för fara genom lämnande av förskott utan täckning. Krediterna borde därför endast lämnas mot sakhypotek och mot skälig ränta.

Storbritannien.

I skrivelse från svenska generalkonsulatet i London den 30 juli 1932 meddelas, att en av Chamber of Shipping tillsatt kommitté med uppgift att undersöka sjöfartens läge under juni månad samma år avgivit betänkande i ämnet. I detta betänkande, varav 1 exemplar tillställts kollegium samtidigt med avskrift av skrivelsen, hemställdes bland annat, att Chamber of Shipping såsom en omedelbar åtgärd i syfte att befrämja en reduktion av överskotts-kapaciteten i handelstonnaget borde tillsätta en kommitté med uppgift att i samråd med utländska redare, banker och andra intressenter utarbeta en plan för uppläggning och *nedskrotning* av överflödigt tonnage. Uttryckligen framhålles, att planen, för att kunna realiseras, måste grundas på internationell samverkan. I betänkandet förordas vidare en rationalisering av trampfarten.

Enligt meddelande från beskickningen i London den 11 februari 1933 har frågan om *nedskrotning* av föräldrat tonnage redan år 1931 varit föremål för behandling av en kommitté som tillsatts av presidenten i Board of Trade. Kommittén, som hade till uppgift att undersöka lämpligheten av att utan bidrag av allmänna medel uppmuntra utbyte av gammalt tonnage mot nytt, har i sitt i april 1931 avgivna betänkande som slutomdöme uttalat, att det syntes omöjligt att framlägga ett praktiskt genomförbart och för den enskilde rättvist program för nedskrotning vare sig självständigt eller under förutsättning av förnyelse av tonnaget, vilket kunde vara ägnat att erbjuda nödvändigt ekonomiskt stöd åt vederbörande industrier. Därjämte fann kommittén, att det ur nationell synpunkt icke vore önskvärt att lägga hinder i vägen för skeppsredarnas frihet vid försäljning av sina fartyg.

I beskickningens skrivelse har därjämte upplysts, att Board of Trade på förfrågan förklarat, att man där icke ägde kännedom om att regeringen skulle hava för avsikt att för parlamentet framlägga något lagförslag om nedskrotning av fartyg.

Frankrike.

I skrivelse från beskickningen i Paris den 10 februari 1933 meddelas, att under år 1932 fyra särskilda rederibolag erhållit understöd från franska staten å tillhoppa 336,490,000 francs. Understöden lämnas på grund av särskilda avtal mellan staten och bolagen, av vilka avtalen med tre av bolagen bifogats beskickningens skrivelse. Av dessa framgår, att bolagen för subventionerna förbundet sig att uppehålla vissa närmare angivna regelbundna linjer samt medgivit staten en mycket vittgående kontroll och beslutanderätt över bolagens hela rörelse, betydande andel i eventuellt uppkommande vinst samt rätt att vid koncessionstidens utgång kostnadsfritt få till sig överlåtna de å linjerna använda fartygen jämte vissa andra kapitaltillgångar.

Därjämte har under året franska staten lämnat ett antal rederier krediter till sammanlagt 5,100,000 francs att användas för skeppsbyggnad.

Italien.

Svenska generalkonsulatet i Genua har i skrivelse den 15 januari 1932 meddelat, att italienska regeringen för att i någon mån underlätta de svå-

righeter, vilka på grund av den allmänna depressionen uppstått för landets sjöfart (särskilt de i frakttransporter gående fartygen), genom dekret den 13 november 1931 ingripit dels genom att utdela ett slags premier beräknade per sjömil och tonnage, och dels genom att vid nedskrotning av mindre sjödugliga fartyg restituera till ägarna ett visst belopp.

Sjöfartspremier kunna erhållas för alla på mekanisk väg framdrivna fartyg och beräknas per tillryggalagd sjömil och respektive fartygs bruttodräktighet, nämligen 0.0025 lire per ton upptill 1,500 ton, därefter 0.00125 lire per ton till och med 2,500 ton, 0.0008 lire till och med 4,000 ton samt 0.0002 lire för varje överskjutande ton. Vissa avvikelser gälla dock för äldre fartyg samt för fartyg, som endast segla inom landets territorialvatten. Därjämte utgår ersättning endast för en begränsad sträcka, nämligen högst 18,000 sjömil för fartyg upp till 1,500 ton, 30,000 sjömil för fartyg upp till 2,500 ton samt 40,000 sjömil för större fartyg. Även för segelfartyg utgår viss ersättning, beräknad efter 20 lire per bruttoton med hänsynstagande till antalet besättningsmän.

Beträffande *nedskrotningsbidraget* har kommunikationsministern vid framläggande för riksdagen av lagförslag i ämnet uttalat, bland annat, att det, för att i någon mån upphjälpa de svårigheter, som uppstått för landets handelsflotta, beslutats att nedskrota de mindre sjödugliga fartygen (försedda med järnskrov), då man därigenom dels undveke de utgifter, som ett »upplagt» fartyg oundgängligen åsamkade sina ägare, och dels kunde ge respektive ägare en visserligen blygsam men dock ersättning, vilket i sin tur satte dessa i stånd till att något så när möta de genom krisen iråkade ekonomiska svårigheterna. På grund av det tryckta läget även hos den inhemska järnindustrien bleve givetvis ovan berörda nerskrotning av fartyg icke *direkt* ekonomiskt bärkraftig, då kostnaderna för densammas utförande för ögonblicket icke stode i rimlig proportion till de priser, vilka eventuellt kunde erhållas vid skrotets försäljande. Det vore av denna senare anledning som den italienska staten sett sig föranlåten att ingripa genom att med s. k. premier förmå rederier eller privata ägare att göra sig av med de mindre värdefulla fartygen, vilkas användning av en eller annan anledning vore problematisk och som endast tjänade den billigare godstrafiken.

Den sammanlagda bruttodräktigheten hos de till nedskrotning föreslagna fartygen, vilkas försvinnande från marknaden skulle anses både nödvändigt och ekonomiskt önskvärt, är ej mindre än 200,000 ton. Ersättningen utgår efter cirka 25 lire per ton, varför ett kapital på 5 miljoner skulle anslås av staten för detta ändamål. Nedskrotningen skall påbörjas senast $31/12$ 1932 och vara avslutad $30/4$ 1933. Genom dekret $22/7$ 1932 har anslag under enahanda villkor beviljats för nedskrotning av ytterligare 200,000 ton, som påbörjas senast $31/6$ 1933 och avslutas senast $31/10$ 1933. (Skr. från besk. i Rom $14/3$ 1933.)

Portugal.

Enligt meddelande från svenska beskickningen i Madrid den 28 december 1932 har portugisiska regeringen den 19 i samma månad utfärdat nya bestämmelser angående subsidier åt portugisiska rederinäringen för anskaffning av fartygsbränsle. Subsidierna beräknas efter olika grunder för passagerare- och lastfartyg samt utgå även olika med hänsyn till den fart, vari fartygen gå m. m.

Amerikas Förenta Stater.

I skrivelser från svenska beskickningen i Washington den 16 december 1931 och den 12 januari 1932 upplyses, att statsbidraget till de amerikanska

rederierna utgår huvudsakligen under tvenne former, dels genom beviljande av lån på synnerligen liberala villkor för nykonstruktioner och dels genom tilldelande av fördelaktiga postkontrakt.

Vad beträffar kreditgivningen för nykonstruktioner upplyses, att till utgången av fiskalåret 1930/1931 beviljats lån å sammanlagt cirka 145 miljoner dollars, varav intill samma års utgång cirka 72 miljoner utbetalats. Av det utbetalade beloppet belöper sig nära 29 miljoner på nämnda fiskalår. Genom krediterna har lämnats lån för nybyggnad av sammanlagt 56 fartyg samt ombyggnad av 19 fartyg.

I fråga om postkontrakten meddelas, att sedan antagandet av 1928 års Merchant Marine Act 41 postkontrakt avslutats, vilka påfordra byggandet av 61 fartyg med en beräknad kostnad av 283 miljoner dollars och rekonstruktion av 35 fartyg för 8 miljoner dollars. Avslutandet av ytterligare 3 kontrakt, varom underhandlingar påginge, skulle komma att öka antalet nya fartyg till 69. Enbart under fiskalåret 1930/1931 hava 5 nya fartyg med en sammanlagd kostnad av 16.7 miljoner dollars och med ett tonnage av 51,000 ton insatts på olika router och vid slutet av året befunno sig 19 fartyg med ett tonnage av omkring 244,000 ton till en beräknad kostnad av cirka 102 miljoner dollars under byggnad. Det belopp, som den federala regeringen beräknas få vidkännas på grund av de löpande postkontrakten, uppgår till över 300 miljoner dollars.

I skrivelse den 7 september 1932 har beskickningen vidare meddelat, att enligt tillkännagivande från Shipping Board 124 av dess gamla fartyg inom den närmaste tiden skulle avföras från fartygsregistret och säljas som skrot. Enligt därvid erhållna uppgifter omfattade Shipping Boards handelsflotta för det dåvarande 366 fartyg (ursprungligen 2,546), varav 99 voro i aktiv tjänst och 267 — därav de till nedskrotning avsedda 124 — voro upplagda.

Japan.

I skrivelse från svenska beskickningen i Tokio meddelas följande:

»Under parlamentets höstsession förlidet år framlades av regeringen en proposition, genom vilken avsågs att dels giva rederinäringen hjälp att förnygra flottan och dels motarbeta den tilltagande arbetslösheten på skeppsvarven. Planen gick ut på att 400,000 ton gamla fartyg skulle nedskrotas och 200,000 ton nya fartyg byggas under en tid av tre år. Allt material i de nya fartygen skulle vara japanskt, och de skulle icke få vara mindre än 4,000 bruttoton och göra mindre än 13½ knop. Subsidierna skulle vara 45 yen per ton för fartyg under 14 knops och 54 yen per ton för fartyg över 18 knops fart. Som särskilt villkor stipulerades, att redarna skulle nedskrota minst två ton fartyg över 25 års ålder för varje ton nya fartyg, för vilka subsidier söktes. Propositionen vann parlamentets bifall. Totalkostnaden för statsverket beräknades till cirka 10 miljoner yen.

Det visade sig emellertid snart, att det praktiska resultatet av åtgärden blev obetydligt. Oliktartade omständigheter medverkade härtill.

Först och främst drevs priset på sådant gammalt tonnage, som kom i fråga för nedskrotning, genom spekulation avsevärt i höjden, och nedskrotningsföretagen förlorade intresse därför. De funno det ännu mera förmånligt än förr att köpa gamla utländska fartyg, vilka kunna nedskrotas under frihamnsprivilegier och på grund av i allmänhet högre klass och bättre skick lämna värdefullare skrot, vilket är tullfritt vid den därpå följande tullbehandlingen. De flesta av dessa gamla japanska fartyg äro dessutom högt intecknade och ägarna hava funnit det svårt att förfoga över dem. Nybyggnadsverksamheten har vidare hållits tillbaka av stålprisernas ökning (med omkring 100 %) och den omständigheten att till följd av de närmast

föregående årens lägkonjunktur inom varvsindustrien en del varv hava i icke ringa mån lagt om sin verksamhet till tillverkning av broar, rör, byggnadsjärn o. d. har gjort varven mindre angelägna att fävla om kontrakt å nya skeppsbyggnader. Slutligen — och icke minst — har den japanska valutans fall skaffat temporär lönande sysselsättning för ett icke ringa antal av just sådana gamla fartyg, som dessförutan skulle hava kommit i fråga till nedskrotning.

Den ifrågavarande statsåtgärden har därför icke haft åsyftad verkan. Vid det sista årsskiftet voro sammanlagt — förutom ett fartyg för kommunikationsministeriets räkning — endast 11 fartyg om tillsammans cirka 36,500 ton under byggnad. Såsom bevis på det ringa intresse, som visas från rederiernas sida, må nämnas, att Japans största rederi icke alls begagnat sig av de förmåner, som erbjudas.

De intresserade synas vara ense om att åtgärderna från statens sida måste modifieras, om de skola få något praktiskt resultat. Från rederiernas sida göres gällande, att nedskrotning av gammalt utländskt tonnage måste förhindras i Japan resp. att därvid vunnet skrot måste beläggas med hög tull. (Nedskrotningsföretagen söka givetvis göra sitt inflytande gällande i motsatt riktning). Det väntas, att frågan åter skall komma upp i form av en ny regeringsproposition under parlamentets vårsession.

Det, som hittills skett, kan kort resumeras så, att regeringen erbjudit rederi- och varvsnäringarna vissa subsidier men att villkoren icke visat sig nog lockande. — Man kan nog utan överdrift säga, att efter det subsidierna utbjudits kölen icke sträckts för någon nybyggnad, som icke även dessförutan skulle hava kommit till stånd.

Kommerskollegii sjöfartsbyrå den 27 mars 1933.

Till kungl. kommerskollegium.

Sedan kungl. kollegium genom tvenne remisser den 27 nästlidna februari anhållit om fullmäktiges i Jernkontoret yttrande dels över motionerna nr 162 i första kammaren av herr Nordborg och nr 173 i andra kammaren av herr Christiernsson m. fl. angående statsanslag till inköp av äldre fartygstonnage för nedskrotning, dels över de av samma motionärer väckta motionerna nr 218 i första och nr 380 i andra kammaren om importförbud beträffande äldre fartyg samt importreglering beträffande smidbart järnskrot m. m., få fullmäktige anföra följande.

Motionernas huvudsyfte är, att den betryckta sjöfartsnäringen under nu rådande ekonomiska depression skulle genom statens ingripande beredas hjälp genom anvisande av ett belopp av 2,800,000 kronor att användas till inköp för nedskrotning av c:a 73,000 bruttoton äldre och omoderna fartyg. Beloppet skulle utbetalas till rederierna för att möjliggöra kostnadsfritt överlämnande av nedskrotningstonnaget till varven. Samtidigt föreslås motionärerna dels importförbud beträffande fartyg av högre ålder än 25 år, dels att exportförbudet för smidbart järnskrot icke vidare förnyas, dels att det genom lämpligt avvägd tullsats eller eljest åvägabringas viss importreglering beträffande smidbart järnskrot.

En minskning i det förefintliga beståndet av äldre och omoderna fartyg i vår handelsflotta genom nedskrotning synes fullmäktige vara en fullt ändamålsenlig åtgärd. Det torde emellertid med fog kunna ifrågasättas, huruvida detta bör ske på det allmännas bekostnad. Enligt det föreliggande förslaget skulle rederierna få en sammanlagd ersättning av statsmedel om

c:a 2·8 milljoner kronor för i det närmaste icke användbara fartyg. Anledningen till utrangeringen av det omskrivna tonnaget är ju den, att de äldre fartygen på grund av de höga seglationskostnaderna icke kunna upptaga konkurrensen med det moderna tonnaget. Fullmäktige ifrågasätta emellertid, huruvida de av motionärerna föreslagna åtgärderna verkligen kunna medföra en bestående förbättring i läget för rederinäringen, då det ju är det moderna tonnaget, varav ej obetydlig del lär vara upplagd i saknad av sysselsättning, som bestämmer fraktsatsernas höjd. En utrangering av äldre tonnage kan således knappast, åtminstone icke annat än rent tillfälligt, bereda rederinäringen en lättnad i dess betryckta läge. Det ligger för övrigt nära till hands att göra en jämförelse med förhållandena inom industrien. Inom en industrigren, som har större kapacitet för en viss tillverkning än som motsvarar efterfrågan, måste de anläggningar, vilka äro omoderna och sålunda arbeta med höga tillverkningskostnader, i första hand nedläggas driften under en lågkonjunktur, för så vitt man icke vill arbeta med förlust. Borttagande av en viss del av överskottskapaciteten torde emellertid icke under själva lågkonjunkturen kunna medföra någon stegring i de starkt nedpressade priserna, då det är de modernaste fabrikerne, som bestämma prisläget. För närvarande befinna sig många industrier i detta predikament. Fullmäktige tro emellertid icke, att det skulle vara till det allmännas bästa, om staten genom understöd eller premier medverkade till nedläggande av vissa fabriker, utan det måste liksom hittills vara den enskilda företagsamheten, som här verkar reglerande.

Om det icke desto mindre skulle befinnas lämpligt att bevilja rederinäringen en viss ekonomisk hjälp från det allmännas sida på grund av t. ex. motsvarande åtgärder i andra länder, får detta dock ingalunda ske på bekostnad av andra industriers berättigade intresse såsom föreliggande förslag innebär. Innan fullmäktige övergå härtill, vilja fullmäktige emellertid något beröra storleken av den ifrågasatta premieringen.

Under förutsättning att icke missuppfattning angående relationen mellan bruttoton och därur erhållet järnskrot råder, lærer, enligt vad fullmäktige inhämtat, i genomsnitt vid nedskrotning av lastfartyg (varom det här är fråga) av varje bruttoton erhållas cirka 60 viktsprocent järnskrot. Ett lastfartyg om t. ex. 5,000 bruttoton skulle sålunda giva en järnskrotkvantitet av cirka 3,000 ton. Då enligt motionen cirka 75,000 bruttoton äldre fartyg representerande cirka 44,000 ton skrot skulle inlösas av staten för en kostnad av cirka 2,800,000 kronor skulle detta betyda, att rederierna för järnskrotet i fartygen skulle erhålla ett pris av cirka 64 kronor per ton. Då man tager i beaktande, att prima chargerbart smidesjärnskrot, fritt levererat järnverken i mellersta Sverige från nedskrotade fartyg för närvarande säljes till ett pris av 37—45 kronor per ton, framgår, att det föreslagna inlösningspriset per bruttoton är alltför högt. För att inlösningspriset skall bliva jämförbart med det gällande dagspriset, skall till det förra läggas såväl nedskrotnings- som fraktkostnader eller minst cirka 20 kronor per ton. En direkt jämförelse mellan det av motionärerna föreslagna inköpspriset och gällande priser å nedskrotningstonnage är även upplysande. Fullmäktige hava inhämtat, att tonnage för nedskrotning för ungefär 6 månader sedan betingade ett pris av 9 å 10 kronor per bruttoton, men att detta pris stegrats och för närvarande utgör 14 å 15 kronor. För det alldeles övervägande antalet fartyg skulle staten sålunda utan någon som helst motprestation från rederinäringens sida erlägga ett pris av mer än cirka 2½ gånger det i öppna marknaden gällande. Att representanter för rederinäringen själva anse här ifrågavarande fartyg icke hava något egentligt värde framgår av förslaget, att fartygen skulle *kostnadsfritt* överlämnas till varven.

Fullmäktige förmoda med hänsyn till vad framgår av den ovan förebragta utredningen, att motionärerna grundat sitt lösningspris för bruttotonnaget på ett helt annat konjunkturläge än det nuvarande. Fullmäktige vilja emellertid upplysningsvis meddela, att priset per ton skrot från gamla fartyg åren närmast före världskriget utgjorde cirka 50 kronor vid bruk i mellersta Sverige med en fraktkostnad av cirka 8 kronor per ton. Under år 1929, då skrotpriset på grund av den starka efterfrågan var avsevärt högre än för närvarande, var motsvarande pris cirka 65 kronor, inbegripet fraktkostnaden.

Med stöd av det ovan anförda kunna fullmäktige för sin del icke tillstyrka, att staten, om understöd till en i sig själv berättigad nedskrotningsverksamhet över huvud taget skall ifrågakomma, ens tillnärmelsevis betalar det av motionärerna föreslaga priset. Icke heller kunna fullmäktige tillstyrka, att för nedskrotning avsedda fartyg, om statslösen kommer att äga rum, utan vederlag överlämnas till varven, emedan detta endast komme att bereda dem en oskäligen fördel på det allmännas bekostnad och på samma gång skulle hindra eller försvåra den enskilda företagsamhet, som bedrivs i branschen, och som helt visst kommer att utökas, därest den icke genom de åskade åtgärderna lamsläs. Den tredje parten, skrotkonsumenterna, d. v. s. järnverken, har i förslaget helt negligerats och skulle icke erhålla någon som helst fördel genom den planerade nedskrotningsverksamheten utan skulle tvärtom, såsom nedan kommer att visas, genom de i anslutning till statsingripandet föreslagna åtgärderna bliva hotade till sin existens.

Nedskrotningsverksamheten förutsätter nämligen enligt motionärerna följande åtgärder:

- 1) införande av importförbud för fartyg av högre ålder än 25 år;
- 2) att det gällande exportförbudet för smidbart järnskrot icke vidare förnyas samt
- 3) att genom lämpligt avvägd tullsats eller eljest viss importreglering åvägabringas för smidbart järnskrot.

Till förhindrande av otillbörlig spekulation föreslås, att endast fartyg, som redan den 1 januari 1931 var infört i fartygsregistret, skulle kunna åtnjuta premie av ifrågavarande slag. Införandet av importförbud för fartyg av högre ålder än 25 år syftar därför uppenbarligen till att helt förhindra anskaffandet av billigt utrangerat tonnage för nedskrotning åt den enskilda företagsamheten och sålunda tillförsel till den inhemska skrotmarknaden av en vara till billigare pris än den statspremierade verksamheten möjligen komme att leverera, när full frihet skulle finnas att även exportera det härvid fallande skrotet.

Skulle ett sådant förbud förknippas med av motionärerna åskade åtgärder för importreglering och samtidigt slopande av hittills varande exportförbud i syfte att bereda mycket vinstgivande avsättningsmöjligheter för det vid upphuggningen fallande, premierade skrotet, komme den svenska järnhanteringen inom kort att råka i ett mycket prekärt läge på grund av alltför höga skrotpris och svårigheten för att icke säga omöjligheten av att anskaffa tillräckliga kvantiteter. Motionärerna hava uppenbarligen varit ovetande om det dråpslag, som de riktat mot den svenska järnhanteringen genom sina yrkanden om restriktioner, vilka, om de vunne statsmakternas bifall, helt enkelt komme att beröva järnhanteringen existensmöjligheter i nuvarande läge. Fullmäktige vilja med några siffror belysa järnskrotets roll. Järnverkens totala förbrukning av *köpskrot* utgjorde år 1928 cirka 158,000 ton, år 1929 cirka 185,000 ton, år 1930 cirka 172,000 ton och år 1931 cirka 176,000 ton. Betydande delar härav hava täckts *genom import*, när tillräckliga kvantiteter icke stått att uppbringa inom landet. Importen av smidbart skrot utgjorde sålunda

år 1928	19,558 ton ¹⁾
» 1929	27,032 » ¹⁾
» 1930	27,793 »
» 1931	69,211 »

Under år 1932 uppgick importen till 53,790 ton. Av de anförda siffrorna framgår med full tydlighet, dels att det hittills alltid förelegat ett stort importbehov av skrot, dels att den kvantitet skrot, som skulle stå till buds genom nedskrotningsverksamheten, eller cirka 44,000 ton, är obetydlig i jämförelse med den svenska förbrukningen, då den endast motsvarar cirka 3 månaders konsumtion. Även om nu i utsikt ställda tonnagemängder komma att bliva föremål för nedskrotning, och det härvid fallande skrotet komme den svenska marknaden till godo genom lämpliga föreskrifter från myndigheternas sida, har man för framtiden icke någon säkerhet för, att den inhemska järnhanteringen kan tillgodose sitt behov av järnskrot, därest några av de föreslagna åtgärderna skulle vinna statsmakternas bifall.

Det smidbara skrotet spelar för handelsjärnstillverkningen en mycket avsevärd roll och är för de svenska järnverken rent av ett livsvillkor under nuvarande lågkonjunktur, då man måste begagna varje till buds stående möjlighet att förbilliga sin tillverkning. Handelsjärnet lider som känt sedan flera år av en mycket stark utländsk konkurrens. Emellertid har handelsjärnet under senare år kommit att få en alltmer ökad betydelse. Detta framgår av att dess andel i den totala svenska järntillverkningen från att år 1929 hava utgjort 53 % för år 1930 steg till 57 % och för år 1931 till 61 %. Under 1932 utgjorde handelsjärnets andel icke mindre än 64 % av den totala tillverkningen, d. v. s. 338,100 ton. Denna utveckling har kunnat äga rum tack vare exportförbud å svenskt skrot och fri import av utländskt skrot. Skulle nu genom vidtagande av restriktiva åtgärder av i motionerna ifrågasatt slag järnverkens möjligheter att anskaffa skrot omöjliggöras, skulle detta betyda avsevärt minskad konkurrensförmåga och som följd härav minskade möjligheter att sysselsätta de vid bruken anställda arbetarna. Fullmäktige måste därför på det bestämdaste uttala sig mot varje åtgärd, som syftar till ett fördyrande av denna för verken så viktiga råvara.

Fullmäktige hava i ett flertal yttranden till kollegium påvisat, att skrotpriset i Sverige, i motsats till vad motionärerna göra gällande, icke rönt något inflytande av skrotexportförbudet. Prisrörelserna i Sverige hava i det stora hela följt de tendenser, som gjort sig gällande på kontinenten. Svenska inköp av skrot från utlandet hava emellertid möjliggjorts tack vare att ett lägre skrotpris varit rådande i Tyskland än i Sverige samt det förhållandet, att Polen under lågkonjunkturen icke uppträtt som köpare i någon nämnvärd omfattning. Situationen på skrotmarknaden har emellertid, såsom fullmäktige anført i sitt ovannämnda yttrande, under senaste tiden förändrats till nackdel för de svenska verken. En prisstegring av betydande mått har nämligen inträffat under de senaste månaderna å kontinenten, vilken varit särskilt markerad i Tyskland. Under sådant förhållande och då man i utlandet alltjämt bibehåller där införda restriktioner i fråga om skrothandeln, vare sig de bestå i exportförbud eller i exporttullar, kunna fullmäktige för sin del knappast tro, att motionärerna varit underkunniga om innebörden av de i importreglerande syfte föreslagna åtgärderna. Icke i något land hava fullmäktige veterligt ifrågasatts sådana restriktiva åtgärder ifråga om införseln av skrot, som motionärerna föreslå, och detta trots att statligt subventionerad nedskrotningsverksamhet bedrivits eller föreslagits i flera länder, och

¹⁾ Inkluderar även tackjärnsskrot, men torde importen härav hava varit obetydlig

trots att skrotpriset i ett av de här ifrågavarande länderna, nämligen Tyskland, varit avsevärt mycket lägre än i Sverige.

Beträffande fullmäktiges ställning till frågan om upprätthållande av ett exportförbud å skrot i Sverige få fullmäktige hänvisa dels till vad ovan härom anförts, dels till fullmäktiges skrivelse i denna fråga den 27 januari innevarande år till kollegium, vilken skrivelse här i avskrift bilägges.¹⁾

Fullmäktige vilja för sin del visserligen icke avstyrka en subvention till rederinäringen, därest statsmakterna skulle anse, att denna näring i jämförelse med de flesta övriga näringsgrenar inom landet skulle vara i mera trängande behov av att en så ovanlig åtgärd ifrågakomme på det allmännas bekostnad, men få fullmäktige under åberopande av det ovan anförda hemställa, att densamma endast måtte komma till stånd under följande förutsättningar:

att den föreslagna subventionen nedsättes till rimligt belopp;

att varven erlægga betalning efter vissa grunder för det tonnage, som överlämnas till dem för nedskrotning;

att det vid upphuggningen fallande skrotet i möjligaste mån reserveras för den inhemska järnindustriens behov, och att varven sålunda icke, i enlighet med vad motionärernas förslag innebär, skulle äga rätt att avyttra detsamma till järnverkens utländska konkurrenter;

att icke några som helst åtgärder i importreglerande syfte av ifrågasatt art vidtagas, enär dylika skulle leda till försvarade möjligheter för järnverken att anskaffa erforderliga kvantiteter skrot under nu rådande förhållanden å skrotmarknaden och under normala förhållanden verka prisfördyrande på denna för järnverken så utomordentligt viktiga råvara; sådana åtgärder skulle beröva verken möjlighet att behålla den andel av den svenska handelsjärnsförbrukningen, de tillkämpat sig, och sålunda medföra ökad och permanent arbetslöshet vid bruken, under det att desamma för varvens vidkommande endast skulle innebära en tillfälligt minskad arbetslöshet.

Fullmäktige vilja slutligen, i anledning av motionärernas hemställan, att riksdagen måtte besluta att till Kungl. Maj:t avlåta skrivelse med begäran, att exportförbud å smidbart järnskröt icke måtte förnyas för tid efter den 28 februari 1933, med erinran om att förbudet tills vidare förlängts att gälla t. o. m. utgången av juni 1933, och i anledning av härom gjorda uttalanden hemställa, att kollegium måtte på det kraftigaste förordna en förlängning under minst ett år av exportförbudets giltighetstid.

Stockholm den 16 mars 1933.

JERNKONTORET.

C. V. Sjögren.

H. Dahlerus.

¹⁾ Denna avskrift, som icke är här intagen, förvaras i statsutskottet.

Kungl. Kommerskollegium, Stockholm.

Genom skrivelser den 27 februari 1933, d.-nr 1343 och 1344, har kungl. kommerskollegium anhållit om Sveriges redareförenings yttrande över i riksdagens båda kamrar väckta motioner angående vissa åtgärder till sjöfartsnärings stödande samt anslag till inköp av äldre fartygstonnage för nedskrotning ävensom importförbud beträffande äldre fartyg samt importreglering beträffande smidbart järnskrot m. m. Kollegium har dessutom genom skrivelse den 1 mars 1933 överlämnat vissa handlingar för att tagas i övervägande vid nämnda yttrandes avgivande.

I anledning härav får föreningen meddela, att föreningen finner varje åtgärd från statsmaktens sida, som är avsedd att åstadkomma lättnader i det betryckta läge, vara den svenska sjöfartsnärings sedan en tid tillbaka befinna sig, vara av behovet påkallad. Då de ifrågakvarande motionerna äro väckta i sådant syfte, får föreningen, som i huvudsak ansluter sig till däri åberopade motivering, hemställa, att kungl. kommerskollegium måtte för sin del medverka till att motionerna av riksdagen antagas.

Göteborg den 28 mars 1933.

SVERIGES REDAREFÖRENING.

G. Carlsson.

H. F. Reuterskiöld.

Till Kungl. Kommerskollegium, Stockholm.

D.-nr 1344. I skrivelse av den 27 februari 1933 har kungl. kommerskollegium begärt Sveriges varvsindustrieförenings yttrande över tvenne motioner, väckta av herrar Nordborg och N. Christiernsson om anslag för underlättande av nedskrotning av äldre fartyg och får Sveriges varvsindustrieförening med anledning härav anföra följande:

Av motionernas motivering framgår, att Sveriges handelsflotta jämfört med övriga sjöfartsnationer med avseende på proportionen av i flottan ingående äldre tonnage intar en mycket efterbliven ståndpunkt, långt efter våra närmaste konkurrenter på detta område. Med den utveckling mot snabbare och effektivare tonnage, som de senaste åren visat inom sjöfarten, torde detta faktum inom kort komma att resultera i väsentligt förminskad konkurrenskraft med därav följande ytterligare ökad uppläggning av tonnage och ökad arbetslöshet för sjöfolket och av sjöfarten beroende näringsgrenar, därest icke dessförinnan åtgärder till stöd för denna i hård utländsk konkurrens arbetande näring vidtages från statens sida. I det nuvarande finansiella läget torde nämligen icke utsikter föreligga för sjöfartsnärings att utan statens stöd själv genomföra den modernisering av tonnaget som erfordras för att sätta vår sjöfartsnäring i stånd att hävda sig i konkurrensen på den internationella marknaden, i all synnerhet som flera av de stora sjöfartsländerna på olika sätt kraftigt subsidiera eller på annat sätt understödja sin sjöfartsnäring.

Med tanke på sjöfartsnärings stora betydelse för Sveriges handelsbalans och med hänsyn till ovan anförda förhållande synes den föreslagna åtgärden vara väl motiverad, desto mera som densammars realiserande torde komma icke enbart sjöfartsnärings till godo, utan även bringa en uppspirande nedskrotningsverksamhet välbehövlig hjälp.

I det nuvarande läget inom den internationella sjöfarten och med hänsyn till världstonnagets storlek torde en omfattande nedskrotning av obehövt modernt tonnage vara att förvänta under de närmaste åren.

Ett underlättande och stödande av pågående strävande att för Sveriges del tillvarata de arbetstillfällena, som genom en planmässig nedskrotningsverksamhet obestriddligen skulle skapas, vore enligt vår mening väl motiverad även med tanke på senaste årens betydande import av smidbart järnskrot och denna imports skadliga inverkan på Sveriges handelsbalans.

En sådan premiering av nedskrotningsverksamheten torde dock enligt vår mening med avseende på formen för medlens fördelning erfordra en noggrann och sakkunnig utredning.

Ett bifall till motionärernas hemställan skulle emellertid otvivelaktigt bidra till den svenska handelsflottans modernisering och förnyring, även om till en i hög grad önskvärd utveckling av nedskrotningsindustrin inom landet, därigenom i sin mån motverkande arbetslösheten bland varvsindustriens och denna närstående näringars arbetare, varför Sveriges varvsindustrieförening för sin del får varmt tillstyrka bifall till i motionerna framställda yrkande.

Malmö den 17 mars 1933.

SVERIGES VARVSINDUSTRIFÖRENING.

G. Ahlrot.

Till Kungl. Kommerskollegium, Stockholm.

D. Nr 1343. I skrivelse av den 27 februari 1933 har kungl. kommerskollegium begärt Sveriges varvsindustrieförenings yttrande över tvenne motioner, väckta av herrar Nordborg och Christiernsson m. fl. om importförbud beträffande äldre fartyg samt importreglering beträffande smidbart järnskrot, och får Sveriges varvsindustrieförening med anledning härav anföra följande:

Under förutsättning att motionen om nedskrotningspremier bifalles, torde ett importförbud å fartyg med högre ålder än 25 år vara nödvändigt, enär motiveringen för införande av nedskrotningspremier bl. a. bygger på den bestämda önskan, att landet skall erhålla ett effektivare tonnage.

Emellertid torde enligt vår mening den svenska varvsindustriens intressen i stort sett icke beröras av ett sådant importförbud, som väl kan tänkas komma att främja nybyggnadstillgången, medan å andra sidan inköp av äldre tonnage torde komma att bereda varvsindustrien ökade tillfällen till reparations- och underhållsarbeten.

Då denna fråga dessutom närmast berör rederinäringen anser sig Sveriges varvsindustrieförening icke hava anledning att vare sig tillstyrka eller motsätta sig en sådan åtgärd.

Det i motionen framställda yrkandet om upphävande av gällande exportförbud å smidbart järnskrot torde vara en av huvudbetingelserna för utvecklingen av en inhemsk nedskrotningsverksamhet.

Såvitt Sveriges varvsindustrieförening har sig bekant, torde heller icke en sådan åtgärd, med hänsyn till skrotmarknadens läge, komma att medföra någon olägenhet för den svenska järnhanteringen. En utveckling av nedskrotningsindustrin i större skala, med därmed sammanhängande möjligheter ur nationalekonomisk synpunkt till skapande av en ny exportindustri,

avsevärt bidragande till vår handelsbalans förstärkning, och skapande arbetstillgång inom ett nytt arbetsfält, torde vara otänkbar, utan att möjlighet till fri och obunden avsättning tillförsäkras densamma.

Sveriges varvsindustriförening anser sig därför böra bestämt tillstyrka upphävandet av gällande exportförbud på smidbart järnskrot.

Skulle genom statsmakternas stöd åt nedskrotningsverksamheten, enligt herrar Nordborgs och Christiernssons i detta sammanhang väckta motion, lämnas av staten, anser Sveriges varvsindustriförening den i den föreliggande motionen påyrkade utredningen angående importtull eller importreglering för järnskrot vara synnerligen önskvärd.

Visserligen torde en importtull med hänsyn till Sveriges järnhantering icke vara tillräddig, men torde en importreglering säkerställande försäljning i första hand av inom landet producerat järnskrot enligt vår mening böra tagas under noggrant övervägande.

Malmö den 17 mars 1933.

SVERIGES VARVSINDUSTRIFÖRENING

G. Ahlrot.

Särskilt yttrande från A.-B. Lindholmen-Motala, Göteborg.

I skrivelse av den 27 februari 1933 har kungl. kommerskollegium begärt Sveriges varvsindustriförenings yttrande över tvenne motioner, väckta av herrar Nordborg och N. Christiernsson och innehållande förslag till visst stöd åt rederinärings-, fartygsnedskrotningsverksamheten m. m., och få vi med anledning härav anföra följande:

De i motionerna framställda önskemålen synas oss vara av stor allmän och nationell betydelse och beröra även den svenska varvsindustriens intressen i flera avseenden. Vi vilja på det livligaste instämma i Sveriges varvsindustriförenings yttrande ifråga om denna sak, men alldenstund vårt bolag på ett mera speciellt sätt än varvsindustriföreningens övriga medlemmar är intresserat för nedskrotningsverksamheten, därigenom att vi redan förra året på försök igångsatt en fartygsnedskrotningsverksamhet i större skala vid vårt varv i Göteborg, anhålla vi, att därutöver få framhålla en del synpunkter på frågan.

De båda motionerna utmynna i fyra olika huvudyrkanden.

Motion nr 162:

a) dels om statsanslag, att användas till inköp av äldre svenska fartyg i och för nedskrotning, allt enligt vissa i motionen angivna riktlinjer;

Motion nr 218:

b) dels om importförbud beträffande fartyg av högre ålder än 25 år;

c) dels om upphävande av gällande exportförbud å smidbart järnskrot; och

d) dels om importtull eller importreglering beträffande smidbart järnskrot.

Av motionernas motivering framgår, att Sveriges handelsflotta jämfört med övriga sjöfartsnationer ifråga om fartygens ålder är synnerligen ogynnsamt ställd, i det att proportionen av ingående äldre fartyg är betydligt högre än hos våra närmaste konkurrenter på detta område. Med den utveckling mot nyare, snabbare och effektivare tonnage, som de senaste åren visat inom sjöfarten, torde detta faktum inom kort komma att resultera i väsentligt förminskad konkurrenskraft med därav följande ytterligare uppläggnings av tonnage och ökad arbetslöshet för sjöfolket och övriga närstående yrkesgre-

nar, därest icke dessförinnan lämpliga åtgärder till stöd för denna i hård utländsk konkurrens arbetande näring vidtagas från statens sida. I nuvarande finansiella läge torde nämligen utsikter icke föreligga för sjöfartsnäringen att utan statens stöd själv genomföra den modernisering av tonnage, som erfordras för att sätta denna näring i stånd att hävda sig i konkurrensen på den internationella marknaden, i all synnerhet som flera av de stora sjöfartsländerna på olika sätt subsidiera eller på annat sätt kraftigt understödja sin sjöfartsnäring.

Ett underlättande av en nedskrotning inom landet av de utrangerade fartygen kommer emellertid icke att stödja enbart rederinäringen utan även vår varvsrörelse, järnhantering m. fl. andra näringsgrenar.

På grund av minskad tillgång på såväl nybyggnads- som reparationsarbeten har den svenska varvsindustrien nödgats avsevärt inskränka sin verksamhet och lider av en betungande arbetsbrist och arbetslöshet. Genom en planmässig och så småningom ökad nedskrotningsverksamhet vid varven skulle möjligheter skapas för sysselsättning av ett icke obetydligt antal arbetare och tjänstemän, vilka i annat fall till större delen måste gå arbetslösa och därigenom på ett eller annat sätt falla samhället till last. Till följd av att bortskaffandet av det omoderna tonnaget bereder plats för och behov av nytt, effektivt tonnage, erhålla varven även indirekt fördelen av en ökad efterfrågan på nybyggnadstonnage med ty åtföljande ytterligare möjligheter att sysselsätta sin personal.

Bland sekundära fördelar må nämnas, att järnhanteringen erhåller möjligheter att förskaffa sig tillräckliga kvantiteter av inom landet framställt skrot, syrgas- och karbidfabriker erhålla större avsättning för sina produkter o. s. v. En utveckling av fartygsnedskrottningsverksamheten i större skala erbjuder dessutom ur nationalekonomisk synpunkt den möjligheten, att en ny exportindustri kan skapas och bidra till förbättrandet av vår handelsbalans.

Det torde sålunda enligt vår mening vara otvivelaktigt, att beviljandet av ett statsanslag för ett samtidigt underlättande av handelsflottans förnyring och nedskrottningsverksamhetens utveckling skulle medföra betydande fördelar och lättnader för ett flertal näringar, icke minst den svenska varvsrörelsen, och få vi därför på det livligaste tillstyrka ett bifall till huvudsyftet i motion nr 162. Ifråga om de i motionens motivering framlagda förslagen till medlens användning och fördelning skola vi tillåta oss att längre fram återkomma med några smärre erinringar i samband med våra synpunkter på den andra av de båda motionerna.

Det i motion nr 218 framställda förslaget om importförbud beträffande fartyg av högre ålder än 25 år berör varvsindustriens intressen huvudsakligen på två skilda och i stort sett helt motsatta sätt. Ett importförbud å dylika fartyg skulle medverka till en förnyring av handelsflottan med ty åtföljande större konkurrenskraft samt i någon mån bidra till ökade möjligheter för varven att få leverera nya fartyg till svenska redare. Å andra sidan skulle måhända ett dylikt förbud hindra en eller annan redare att till billigt pris anskaffa äldre tonnage, som dock skulle bereda en del sjöfolk anställning och varvsrörelsen sysselsättning med erforderliga reparationer och underhållsarbeten. I stort sett torde emellertid den svenska varvsindustrien icke kunna påräkna vare sig avgjorda fördelar eller nackdelar av ett importförbud å äldre fartyg. Närmast beröres ju de svenska redarna själva av ett förbud mot import av äldre fartyg, och om rederinäringen som sådan anser sig behöva ett dylikt importförbud, anse vi oss icke hava anledning att vare sig tillstyrka eller motsätta oss ett dylikt skydd.

Det andra yrkandet i motion nr 218, nämligen om upphävande av gällande exportförbud å smidbart järnskrot, torde vara ett livsvillkor för utvecklingen av en inhemsk fartygsnedskrotningsverksamhet. Såvitt bekant, har tillgången och priset på inom landet framställt jämte delvis från utlandet importerat skrot hittills tillfredsställt även högt ställda anspråk från järnhanterings sida, och förvägrandet av begärda exportlicenser har sällan ifrågakommit. Något behov av fortsatt exportförbud torde därför under nuvarande förhållanden icke vara tillfinnandes.

Skulle emellertid ett sådant förbud med licenstväng icke desto mindre upprätthållas, torde möjligheterna för skapandet av en inhemsk fartygsnedskrotningsindustri avsevärt försväras för att icke säga omöjliggöras. Varven kunna nämligen i regel icke på ren spekulation inköpa större fartyg för nedskrotning utan måste samtidigt hava avsättningsmöjligheterna för skrotet något så när klara och vara utan risk för eventuellt vägrad exportlicens. Ofta äro de i utlandet uppnåeliga skrotpriserna bättre än de inhemska, och en försäljning av skrot till utlandet kan i vissa fall möjliggöra utförandet av nedskrotningsarbeten, vilka eljest icke skulle kunnat tillföras vårt land utan skulle hava blivit utförda i utlandet med dess lägre arbetslöner och för sådan verksamhet mera effektivt utrustade verkstäder. Fartygsnedskrotning kan därför näppeligen bedrivas vid varven, såvida ett exportförbud med licenstväng för det erhållna skrotet icke endast försvårar avsättningen utan också oberäkneligt inverkar på prisläget.

Med anledning härav anse vi oss böra kraftigt tillstyrka, att gällande exportförbud på smidbart järnskrot omedelbart upphäves, eller, om detta icke i sin helhet kan bifallas, att från exportförbudet undantages skrot från svenska eller utländska fartyg, som nedskrotas vid svenska verkstäder, och detta oavsett om i motion nr 162 begärt statsanslag bifalles eller icke.

Det tredje yrkandet i motion nr 218, nämligen om importtull eller importreglering beträffande smidbart järnskrot, skulle givetvis innebära ett verkamt stöd för upphjälpanDET av en inhemsk nedskrotningsverksamhet. Införandet av en importtull medför emellertid en konstlad stegring av skrotpriset, som visserligen voro värdefull för vår varvsindustri men som samtidigt kommer att ytterligare försvåra verksamheten för en annan näringsgren, nämligen järnhanteringen. Av denna anledning anse vi oss därför icke kunna tillstyrka förslaget om importtull å smidbart järnskrot.

En importreglering beträffande smidbart järnskrot torde innebära möjligheter för en smidigare anpassning efter behovet, men kan möjligen samtidigt med fördelarna för vår egen näringsgren även komma att medföra olägenheter för andra näringar. Vi önska därför endast uttala oss för en utredning och ett övervägande av möjligheterna för en viss importreglering beträffande smidbart järnskrot.

Slutligen tillåta vi oss göra några smärre erinringar, som delvis sammanhånga med flera av motionernas yrkanden.

Det förefaller av motionernas motivering, som om tanken vore att anslå en viss summa för inköp av vissa fartyg från vissa redare till visst pris per bruttoton, och att dessa fartyg omedelbart skulle kostnadsfritt överlämnas till svenska varv för nedskrotning. Vi vilja icke underlåta påpeka, att vi anse ett dylikt fastlåsande vid så snäva och stela villkor av en principiellt riktig och för skilda näringar välgörande stödaktion lätt kan medföra vissa betydande olägenheter. En premiering av nedskrotningsverksamheten bör enligt vår mening på ett smidigt sätt anpassas till stödjande av rederinäringen men även varvsrörelsen och eventuellt järnhanteringen samt medverka till minskandet av arbetslösheten, framför allt bland varvens yrkesarbetare. Bland omedelbart utförbara åtgärder föreslå vi, att en del av det ifrågasatta stats-

understödet kanske lämpligen torde kunna utgå bland annat i form av en avsevärd fraktlindring för vid svenska varv framställt skrot av olika slag, vidare böra i svenska örlogsflottan befintliga utrangerade fartyg snarast överlåtas åt svenska varv för nedskrotning, varjämte en noggrann och sakkunnig utredning av de erforderliga detaljätgårderna och bestämmelserna för åstadkommande av erforderligt stöd måste anses nödvändig.

Göteborg den 16 mars 1933.

AKTIEBOLAGET LINDHOLMEN-MOTALA

E. Th. Christiansson.

Till Kungl. Kommerskollegium, Industribyrån, Stockholm.

Med anledning av kungl. kommerskollegii skrivelse av den 27 förra månaden, däri tillfälle beredes Svenska järnskrothandlareföreningen att avgiva yttrande till kollegium beträffande tvenne motioner, den ena nr 162 i första kammaren av herr C. A. Nordborg och den andra nr 173 i andra kammaren av herr Christernsson m. fl., får Svenska järnskrothandlareföreningen härmed anföra följande:

Det synes föreningen ur nationalekonomisk synpunkt givetvis att föredraga, att importen av järnskrot helt eller delvis ersättes genom nedskrotning av svenska fartyg eller andra därmed jämförliga inom landet befintliga föremål, såsom broar, maskinerier och dylikt, varvid samtidigt arbetstillfällen skapas. Beträffande lämpligheten av statsbidrag för möjliggörande av fartygsnedskrotningen anser sig Svenska järnskrothandlareföreningen icke ha anledning uttala sig.

Vad föreningen däremot måste framhålla är, att för den händelse motionerna skulle vinna riksdagens bifall, denna med statsbidrag utövade skrothandel icke sker till förfång för den ordinarie skrothandeln genom gynnande av fartygsskrotet med fraktnedsättningar eller på annat sätt framför den ordinarie skrothandeln.

Den ordinarie skrothandeln, som dock sitter inne med erfarenhet och praktik, synes i fråga om fartygsnedskrotningen hava blivit satt utanför, och Svenska järnskrothandlareföreningen ifrågasätter, huruvida det icke skulle vara fördelaktigt, om det stode öppet för svenska skrothandlare att få avgiva anbud å fartygen på samma villkor som varven.

Stockholm den 14 mars 1933.

SVENSKA JÄRNSKROTHANDLAREFÖRENINGEN

A. Pohl.

Ombudsman.

Till Kungl. Kommerskollegium, Industribyrån, Stockholm.

Med anledning av kungl. kommerskollegii skrivelse av den 27 förra månaden, däri tillfälle beredes Svenska Järnskrothandlareföreningen att avgiva yttrande beträffande tvenne motioner, den ena nr 218 inom första kam-

maren av herr C. A. Nordborg och den andra nr 380 inom andra kammaren av herr Christiernsson m. fl., får Svenska Järnskröthandlareföreningen härmed anföra följande:

Beträffande första momentet om importförbud för fartyg av högre ålder än 25 år saknar föreningen anledning häröver yttra sig, då ändamålet härmed faller utom ramen för dess verksamhet.

Beträffande de två senare momenten, dels med begäran, att exportförbudet å smidbart järnskröt icke måtte förlängas, dels med anhållan om skyndsamt utredning och förslag i syfte att genom lämpligt avvägd tullsats eller eljest viss importreglering beträffande smidbart järnskröt åvägabringas, får föreningen bringa i åtanke sina till Kungl. Kommerskollegium tidigare, nämligen 17 juli 1930, 5 augusti 1931 och 31 januari 1932 ingivna skrivelser i ärendet.

De i de två senare momenten av motionerna innehållna syftemålen äro desamma, som i nämnda våra skrivelser, alltså på ett mycket tidigare stadium, bragts till uttryck.

Ur motiveringen får Svenska järnskröthandlareföreningen ur nämnda skrivelser anföra följande utdrag:

17 juli 1930 — »Järnverken importera skrot från utlandet och till högre priser än de vilja betala för svenskt skrot, och detta oaktat i Järnkontorets inlaga framhålles, att det inom Sverge fallande skrotet är av sådan kvalitet, som väl lämpar sig för den svenska järnhanteringen, som endast därigenom även i fortsättningen torde kunna uppta konkurrensen på den inhemska marknaden mot det utländska järnet. Järnbruken utnyttja sin genom exportförbudet privilegierade ställning på ett sätt, som icke kan vara till båtnad för landet — — —.»

5 augusti 1931 — »— — —, att det av Järnkontoret som så viktigt för järnhanteringen inom landet betecknade svenska skrotet fått sig en andrahandsplats tilldelad, då importen från utlandet högst väsentligt ökats, under det att det inom landet befintliga skrotet fått stå tillbaka och betalats lägre.»

31 januari 1932 — »— — —, så ger den oinskränkta importen i gemenskap med exportförbudet järnbruken följande fördelar. När järnbruken finna lämpligt att importera, så använda de den utvägen, dessvärre på bekostnad av det inhemska skrotets tillvaratagande och nyttiggörande, när importen ej är så framkomlig, så finns det det ju, tack vare exportförbudet, inhemskt skrot, för vilket järnverken då hava förmånen diktera priserna, som givetvis också bliva därefter. Den omständigheten, att exportlicenser kunna erhållas, har av kända skäl hittills icke haft någon praktisk betydelse och får ej föras fram såsom argument för vad som kan komma att ske under en eventuellt framdeles förändrad situation. — — —.»

I första och tredje skrivelsen framföres av föreningen även förslag om importförbud eller licenserad import.

Samtliga synpunkter som ovan anförts äga fortfarande samma giltighet. Importen pågår i stor skala, och det importerade skrotet betalas väsentligt högre än det inhemska. Om denna favorisering av utländskt skrot icke skett i uppenbar avsikt att pressa prisen för det inhemska, torde en hel del importerat skrot kunnat ersättas med sådant, som för närvarande kvarligger i landet.

Det är betecknande och ett belägg för vår under hela tiden för exportförbudets bestånd intagna ståndpunkt, att motionärerna ansett det som en given förutsättning för möjligheten av fartygsnedskrotningen, att skrotprisen bleve höjda, och ger anledning bringa i åtanke, att inom landet finnas en hel del broar, maskinerier och andra föremål, vilka på samma sätt kunnat komma till nytta som skrot och lämnat arbetstillfällen, vilket allt dock omöjliggjorts av de låga priserna.

Svenska Järnskrothandlareföreningen instämmer på ovan angivna grunder fullt i motionernas begäran om exportförbudets upphörande och åtgärder för förhindrande av, att det inhemska skrotet skall behöva säljas till lägre priser än som betalas för utländskt.

Stockholm den 14 mars 1933.

SVENSKA JÄRNSKROTHANDLAREFÖRENINGEN

A. Pohl.

Ombudsman.

Beträffande vissa av ett antal enskilda varv avgivna yttranden i ärendet hänvisas till de i statsutskottet förvarade originalhandlingarna.
