

## Nr 92.

Ankom till riksdagens kansli den 12 maj 1933 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om åstadkommande av regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Island.*

(4:e avd.)

I en inom första kammaren av herr G. W. A. Roos m. fl. väckt motion, nr 89, har hemställts, att riksdagen ville avlåta skrivelse till Kungl. Maj:t med hemställa det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda frågan om åstadkommande genom subvention till enskilt rederi eller annorledes av regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Island och därefter till riksdagen inkomma med det förslag, som av utredningen må föranledas.

Till stöd för sin framställning hava motionärerna anfört följande.

Då Island icke inom landet har tillgång på trävaror eller malm och odling av spannmål och potatis därstädes äger rum i mycket ringa omfattning, är landet hänvisat att från andra länder införa betydande myckenheter av trä- och metallvaror samt vegetabiliska ämnen.

Enligt Islands år 1930 utgivna statistiska årsbok, Arbok Hagstofu Islands, hade år 1928 införda myckenheter följande värden i svenskt mynt (en isländsk krona beräknad efter dagsvärdet 84.25 öre):

spannmål och potatis .....	kr.	768,551
trävaror, pappersmassa och papper .....	»	5,917,148
metaller, metallvaror, maskiner m. m. ....	»	9,876,745
övriga varor .....	»	16,562,444
	Summa kr.	33,124,888

Häri ingingo enligt Sveriges officiella statistik svenska varor med ett sammanlagt värde av 2,152,231 kronor eller med ungefär en femtondel av Islands hela import.

Den huvudsakliga importen till Island äger rum från Danmark, England, Norge, Tyskland och Spanien, av vilka länder de fyra förstnämnda ha regelbundna ångbåtsförbindelser med Island.

Därest ångbåtsförbindelse Sverige—Island komme till stånd, skulle den svenska andelen av denna säkerligen — till gagn för lantmannanäringar, bergsbruk och industri — kunna avsevärt ökas. Denna omständighet synes oss påkalla en närmare utredning av frågan, en utredning vilken torde böra omfatta sannolika utförelsemyckenheter, storlek av och kostnad för erforderligt eller erforderliga fartyg, utgångspunkt för trafikleder, antal resor m. m.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning införskaffat utlåtande från kommerskollegium.

*Kommerskollegium*, som överlämnat yttranden av Sveriges allmänna exportförening, Stockholms handelskammare och handelskammaren i Göteborg ävensom ytterligare utredning i ämnet, har i sitt utlåtande av den 22 april 1933 för egen del anfört följande:

En förutsättning för statens understödjande av sjöfartsförbindelse med utlandet torde i regel hava varit, att sannolika skäl för förbindelsens upparbetande inom rimlig tid till självständig ekonomisk bärighet kunnat åberopas till stöd för statens ingripande. Ett avsteg från denna grundläggande utgångspunkt synes kollegium icke böra förekomma i annat fall än då särskilda skäl härför kunna andragas.

Den i ärendet föreliggande utredningen synes kollegium knappast kunna anses lämna stöd för ett antagande, att den ifrågasatta linjeförbindelsen över huvudtaget skall kunna upparbetas till självständig bärighet. Härvid har kollegium icke förbisett möjligheterna för viss ökning särskilt av den svenska exporten till Island. Men i stort sett torde i allt fall de naturliga förutsättningarna för en sådan ökning av handelsutbytet de båda länderna emellan, som med hänsyn till vad nyss anförts borde krävas för en statsunderstödd sjöfartslinje av här ifrågavarande slag, icke föreligga. Härvid är ytterligare att beakta, att för det jämförelsevis ringa handelsutbytet, som över huvudtaget Islands import och export representera, redan för närvarande stå till buds regelbundna linjer på såväl Bergen som Köpenhamn, Hamburg, Antwerpen, Leith och Hull. Det må i detta sammanhang uppmärksammas, att trots det i förhållande till handelsutbytet mellan Island och Sverige avsevärt mycket större motsvarande utbytet mellan Island och Danmark det isländska bolag, som deltagar i den ifrågavarande trafiken företrädesvis på Köpenhamn, enligt tillgängliga uppgifter för innevarande år åtnjuter statssubvention med icke mindre än 250,000 isländska kronor och för nästkommande år avses komma i åtnjutande av dylik subvention med 200,000 isländska kronor, varjämte bolaget är befriat från inkomst- och egendomsskatt till staten.

Sistnämnda förhållande synes i sin mån ägnat att bestyrka svårigheten att få till stånd en ekonomiskt bärkraftig linje på Island. Härtill kommer den omständigheten, att såsom även en av motionärerna i särskild promemoria i ärendet antytt och jämväl blivit understruket i yttrandet av Stockholms handelskammare, skeppningarna på den ifrågasatta linjen kunna förutses väsentligen bliva koncentrerade till allenast viss del eller vissa delar av året. Att under sådana förhållanden och i betraktande av vad i övrigt ovan anförts föranstalta om regelbundna sjöfartsförbindelser året om, torde icke kunna anses lämpligt. För den ifrågavarande trafikens behov lär däremot, även efter en eventuell jämförelsevis stark ökning av handelsutbytet, på vilken strävandena synas i allt fall böra inriktas, alltfjämt trampfarten hava sin givna betydelse. Av en bifogad statistisk sammanställning framgår, att summan av utav den svenska handelsflottan (trampflottan) intjänade bruttofrakter i fart på Island under senare år (bortsett från år 1929) rört sig omkring 150,000 kronor för år. Vad angår år 1931 — det senaste år för vilket uppgifter föreligga — hänför sig siffran alldeles övervägande till fart mellan Sverige och Island och omvänt. Det torde med hänsyn härtill kunna antagas, att upprättandet av en linje som den föreslagna skulle komma att ske på bekostnad av den svenska trampfarten, som åter här måste anses hava ett naturligt område för sin verksamhet.

Kollegium anser sålunda för sin del tillräckliga förutsättningar icke föreligga för igångsättande med statsunderstöd av en regelbunden sjöfartsförbindelse Sverige—Island. Med hänsyn härtill saknar collegium anledning att tillstyrka åvägabringandet av särskild ytterligare utredning i ärendet.

De regelbundna sjöfartsförbindelserna med Island upprätthållas för närvarande genom ett isländskt, ett danskt och ett norskt rederi.

*Utskottet.*

Den isländska linjen har en flotta av 6 fartyg, vilka göra regelbundna resor på Köpenhamn, Hamburg, Antwerpen, Leith och Hull. Dessa fartyg äro av en i förhållande till trafiken rätt betydande storlek. Ångfartygen »Gullfoss», »Godafoss», »Bruarfoss» och »Dettifoss» — vilka fartygs byggnadsår äro respektive 1915, 1921, 1927 och 1930 — hava vart och ett en dräktighet av cirka 1,500 bruttoton och kunna taga 30—70 passagerare.

Ifrågavarande isländska linje omfattas från isländsk sida med stort intresse och åtnjuter en avsevärd statssubvention. Redan för närvarande har dock densamma på grund av det begränsade handelsutbytet att utstå hård konkurrens från vederbörande danska och norska linjerederi samt från olika nationers trampfartyg.

En nytillkommen svensk linje skulle med all sannolikhet medföra en kännbar och från isländsk sida måhända icke gärna sedd ytterligare skärpning av den sålunda redan existerande konkurrensen.

Härtill komma emellertid övriga av kommerskollegium påvisade vanskligheter för en svensk linjefart på Island, däribland främst svårigheterna att i konkurrens också med redan existerande svenska trampfart erhålla så stora fraktkvantiteter, att linjen kan bli bärkraftig.

Med avstyrkande alltså av motionen hemställer utskottet,

att den av herr Roos m. fl. i ämnet väckta motionen I: 89 ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 12 maj 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius*, *Lindblad*, *Widell*, *Bergqvist*, *Nilsson* i Malmö, *Svensson* i Kompersmåla, *Oscar Olsson*, *Carlsson* i Gävle, *Asplund*, *Ernfors*, *Bergström* och *Nilsson* i Fredriksfält samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Holmgren*, *Strindlund*, *Eriksson* i Stockholm, *Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Jonsson* i Eskilstuna, *Norsell*, *Ländskog*, *Olofsson* i Digernäs och *Isacson*.