



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1941:34

HANDELSDEPARTEMENTET



DEN SVENSKA SJÖFARTSNÄRINGENS EKONOMI

ÅREN 1936 OCH 1937

Undersökning verkställd av

Kommerskollegium

S T O C K H O L M

1 9 4 1

Statens offentliga utredningar 1941

Kronologisk förteckning

1. Sociala försvarsberedskapskommittén. Betänkande. Del 3. Förslag till krigspensionsförordning m. m. Beckman. 120 s. Fö.
2. Betänkande med förslag rörande restaureringen av Uppsala domkyrka. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 82 s. 16 pl. E.
3. Åtgärder för bekämpande av homosexualitetens samhällsfarliga ytringar. Norstedt. 58 s. Ju.
4. Utredning angående byggnadskostnaderna. Beckman. viij, 386 s. S.
5. Betänkande med allmänna riktlinjer för åstadkommande av tidigare inbetalning av utskylder. Del 1. Marcus. 522 s. Fi.
6. Betänkande med allmänna riktlinjer för åstadkommande av tidigare inbetalning av utskylder. Del 2. Marcus. 143 s. Fi.
7. Förslag till rättegångsbalk av Kungl. Maj:t den 14 februari 1941 godkänt såsom grundval för processlagberedningens fortsatta verksamhet. Norstedt. iv, 530 s. Ju.
8. Lagberedningens förslag till lag om aktiebolag m. m. 1. Lagtext. Norstedt. viij, 141 s. Ju.
9. Lagberedningens förslag till lag om aktiebolag m. m. 2. Motiv. Norstedt. 720 s. Ju.
10. 1938 års pensionssakkunniga. Betänkande med förslag till allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen. Marcus. 435 s. Fi.
11. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig brandkola m. m. Beckman. 63 s. K.
12. Betänkande med förslag till förstatligande av den allmänna väghållningen på landet m. m. Beckman. 276 s. K.
13. Förslag till revision av den svenska evangelieboken. Norstedt. viij, 478 s. E.
14. Betänkande med utredning och förslag till åtgärder för främjande av hantverk och småindustri. Marcus. 127 s. H.
15. Betänkande rörande bekämpande av väggohyra. Idun. (4), 120 s. S.
16. Betänkande angående vattenförorening. 2. Tekniska och biologiska utredningar. Norstedt. 288 s. Ju.
17. Betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser allmänna civilförvaltningen. Del 1. Lönegraderna A 1—A 29. Norstedt. 134 s. Fi.
18. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 1. Tiden augusti 1939—juni 1940. Idun. 436 s. Fo.
19. Betänkande angående fiskarens ekonomiska organisation och reglering av fiskmarknaden. Marcus. 73 s. Jo.
20. Betänkande med förslag till ändrad lydelse av § 16 regeringsformen. Hæggström. 128 s. Ju.
21. Statistisk utredning rörande fri rättegång. Norstedt. 38 s. Ju.
22. Betänkande med förslag till livsmedelsstadga m. m. Hæggström. 573 s. S.
23. Domänstyrelsens förslag till grunder för värdering av skog vid taxering av fastighet m. m. Kihlström. 83 s. Fi.
24. Betänkande med förslag till lag om inskränkning i rätten att förvärva jordbruksfastighet. Marcus. 62 s. Jo.
25. Strafflagberedningens promemoria med förslag till lag om kastrering m. m. Marcus. 36 s. Ju.
26. Supplement nr 6 till Sveriges familjenamn 1920. Stat. repr.-anst. 53 s. Ju.
27. Betänkande med utredning och förslag angående läkarutbildningen. 1. Utbildningen till medicine licentiatexamen. Thule. viij, 376 s. E.
28. Betänkande med förslag angående underlättande av deltagandet i kommunala val. Norstedt. 60 s. S.
29. Socialvårdskommitténs betänkande. 3. Statistisk undersökning angående fattigvårdens understödsverksamhet. Beckman. 127 s. S.
30. Betänkande och förslag angående soldatvården. Beckman. 147 s. Fö.
31. Betänkande med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 6 juni 1930 om församlingsstyrelse i Stockholm. Av Å. Hassler. Hæggström. 90 s. E.
32. Strafflagberedningens utlåtande med förslag till lagstiftning angående åtgärder mot homosexualitetens samhällsfarliga ytringar. Marcus. 50 s. Ju.
33. Betänkande och förslag angående förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. Del 2. Distriktskanslierna. Del 3. Trafikavdelningen. Beckman. 165 s. K.
34. Den svenska sjöfartsnärings ekonomi åren 1936 och 1937. Norstedt. 196 s. H.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1941: 34

HANDELSDEPARTEMENTET



DEN SVENSKA SJÖFARTSNÄRINGENS EKONOMI

ÅREN 1936 OCH 1937

*Undersökning verkställd av
Kommerskollegium*

STOCKHOLM 1941

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER

411851



STENOGRAFISKA
SÖFARTSÄRINTEENS
EKONOMI

ÅREN 1880-1884

Redaktör: J. J. J. J.

K. J. J. J.

K. J. J. J.

1884

Stockholm den 25 november 1941.

Till KONUNGEN.

I skrivelse den 9 juni 1938 hemställde Kommerskollegium hos Kungl. Maj:t om uppdrag att verkställa en statistisk-ekonomisk undersökning, avseende åren 1936 och 1937, rörande den svenska sjöfartsnäringen. Den 17 juni samma år uppdrog Kungl. Maj:t åt kollegium att verkställa den av kollegium förordade undersökningen. Sedan denna numera slutförts, får kollegium härmed överlämna redogörelse för densamma.

Undersökningen har inom kollegium närmast letts av förste aktuarien H. Eneborg.

Underdånigst

STIG SAHLIN.

A. LILIENBERG.

H. Eneborg.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Kap. I. Undersökningens tillkomst samt de allmänna grunderna för materialets bearbetning.....	5
Kap. II. Allmän översikt över den svenska sjöfartsnärings ekonomi	20
Kap. III. Tramprederiaktiebolagen.....	37
Kap. IV. Partrederierna	55
Kap. V. Rederierna med enskilda ägare	69
Kap. VI. Kontraktsrederiaktiebolagen	81
Kap. VII. Tankfartygsrederiaktiebolagen.....	91
Kap. VIII. Linjerederiaktiebolagen.....	98
Kap. IX. Lokalrederiaktiebolagen.....	129
Kap. X. Tidsbefraktningen	134
Kap. XI. Driftsinkomster och driftsutgifter för fartyg inom skilda sjöfartsgrenar och olika geografisk fart	151
Kap. XII. Sjöfartsnärings inkomster och utgifter fördelade på olika poster. 168	
Bil. 1. Cirkulärskrivelse från Kommerskollegium till Sveriges redare angående lämnandet av uppgifter till den sjöfartsekonomiska undersökningen.....	184
Bil. 2. Formulär 1. Statistisk uppgift rörande rederiets ställning den 31 december 1936 och 1937	186
Bil. 3. Formulär 2. Statistisk uppgift rörande rederirörelsens samtliga inkomster och utgifter åren 1936 och 1937	188
Bil. 4. Formulär 3. Statistisk uppgift rörande driftsinkomster och driftsutgifter för fartyg åren 1936 och 1937.....	189
Bil. 5. Formulär 1 A. Statistisk uppgift för mindre rederier, som icke äro rederiaktiebolag, rörande rederirörelsens kapital, fordringar och skulder m. m. åren 1936 och 1937	191
Bil. 6. Formulär 2 A. Statistisk uppgift för mindre rederier, som icke äro rederiaktiebolag, rörande rederiets inkomster och utgifter åren 1936 och 1937.....	193
Bil. 7. Cirkulärskrivelse och frågeformulär beträffande kontraktsfarten....	195

KAP. I.

Undersökningens tillkomst samt de allmänna grunderna för materialets bearbetning.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 juni 1938 hemställde kommerskollegium om uppdrag att verkställa en statistisk-ekonomisk undersökning, avseende åren 1936 och 1937, rörande den svenska sjöfartsnäringen. Kollegium erinrade härvid till en början om sitt yttrande den 4 april 1933 till riksdagens statsutskott i anledning av tvenne väckta motioner avseende vissa stödåtgärder för sjöfartens vidkommande, vari kollegium i anslutning till en mera allmänt hållen översikt över sjöfartens dåvarande läge framhöll lämpligheten av en mera djupgående undersökning ur räntabilitets- och andra synpunkter av sjöfartsnäringens förhållanden, samt ett sitt utlåtande den 22 februari 1934 över framställning av Sveriges redareförening om utredning beträffande de åtgärder till stöd för den svenska sjöfarten, som kunde bära vidtagas med anledning av i olika främmande länder vidtagna eller planerade statliga stödåtgärder på sjöfartens område. I anslutning till kollegii sistnämnda utlåtande uppdrog Kungl. Maj:t åt kollegium att verkställa en statistisk-ekonomisk undersökning rörande den svenska sjöfartsnäringen. Nämnda undersökning tog huvudsakligen sikte på förhållandena under år 1933, eller det, jämte år 1932, för sjöfarten oförmånligaste året under den senaste depressionsperioden, men omfattade i vissa begränsade avseenden jämväl förhållandena under åren 1929, 1932 och 1934.

Undersökningen hade, framhöll kollegium, otvivelaktigt skapat ökade möjligheter för bedömande av olika frågor berörande sjöfarten; den hade också legat till grund för de förslag till stödåtgärder, som framlades av kollegium i februari 1936 och som med modifikation på en viss punkt biföllos av samma års riksdag. Med hänsyn till de från tid till annan mycket växlande förhållandena på sjöfartsområdet, bl. a. den till synes fortgående förskjutningen mellan linje- och trampfartens deltagande i sjötransporterna, förutsatte emellertid ett noggrant bedömande av hithörande spörsmål ingående kännedom om olika sjöfartsgrenars ekonomiska förhållanden även under tidsperioder, karaktäriserade av för sjöfarten mera gynnsamma konjunkturen.

Förhållandet mellan det allmänna och sjöfarten ur olika intressesynpunkter syntes kollegium därför starkt motivera att den undersökning, som redan verkställts, borde fullföljas beträffande ytterligare ett antal år. Kollegium åsyftade härvid närmast år 1937, som för sjöfarten syntes representera ett ur ekonomisk synpunkt i ovanligt hög grad gynnsamt år, samt år 1936,

vilket syntes kunna betraktas såsom ett ur konjunktursynpunkt mera normalt år.

Den 17 juni 1938 uppdrog Kungl. Maj:t åt kollegium att, med tillämpning av bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 24 november 1932 (nr 518) angående skyldighet för redare att avgiva vissa uppgifter beträffande fartyg, verkställa den av kollegium förordade undersökningen. § 2 i nämnda kungörelse lyder:

Efter särskild anmodan av kommerskollegium skall redare, som i § 1 sägs (d. v. s. redare av fartyg om 20 tons eller större dräktighet) vara pliktig att jämväl för specialundersökning, som kollegium enligt Kungl. Maj:ts förordnande har att verkställa, till kollegium avgiva statistiska eller andra uppgifter.

Den 30 juni 1938 uppdrog Kungl. Maj:t, i anledning av skrivelse från riksdagen, åt vissa sakkunniga att verkställa utredning rörande den svenska sjöfartens ekonomiska betingelser, varvid den mindre sjöfarten skulle i första hand uppmärksammas och trampfarten ägnas särskild uppmärksamhet. Samråd skulle äga rum med kommerskollegium med hänsyn till den beslutade statistisk-ekonomiska undersökningen, vars resultat borde nyttiggöras vid utredningen. Med anledning härav har kollegium med avseende å undersökningens planerande rådgjort med de ovannämnda sakkunniga, som jämväl granskat de formulär, som uppgjorts.

Beträffande uppgifternas avgivande hava följande normer tillämpats.

Rederiaktiebolag samt sådana större partrederier och rederier med enskild ägare, som äga en mera utvecklad bokföring, lämna uppgifter å formulär 1, 2 och 3 (se bil. 2—4). Formulär 1 avser *rederiets* tillgångar och skulder den 31 december 1936 och 1937 och formulär 2 dess inkomster och utgifter åren 1936 och 1937, medan formulär 3 gäller driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 för varje ett rederi tillhörigt eller av sådant eljest disponerat fartyg.

Partrederier samt *rederier med enskild ägare*, vilka ej äga en mera utvecklad bokföring, lämna uppgifter å formulär 1 A och 2 A (se bil. 5—6). Det förra avser rederiets tillgångar och skulder den 31 december 1936 och 1937, det senare rederiets inkomster och utgifter under åren 1936 och 1937. I de fall, då här ifrågavarande rederier äga eller disponera flera än ett fartyg, lämnas uppgifter beträffande dessa å formulär 3.

Frågeformulären utsändes med cirkulärskrivelse den 7 november 1938 (bil. 1) till samtliga svenska redare, som under åren 1936 och 1937 eller någon del av dessa år ägde fartyg om 20 nettoton eller större dräktighet. Kompletterande uppgifter inhämtades för av svenska rederier eljest disponerade dylika fartyg. Uppgifter skulle insändas vare sig fartygen varit i trafik eller upplagda.

Den nya undersökningen har planerats på i stort sett samma sätt som den föregående. Sålunda har, såsom framgår av frågeformulären, inhämtats uppgifter rörande varje rederis tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter och dessutom rörande driftsinkomster och driftsutgifter för de olika fartygen,

allt för vartdera av åren 1936 och 1937. Kollegium har givetvis vid frågeformulärens utarbetande tillgodogjort sig erfarenheterna från den förra undersökningen. Den väsentligaste skillnaden gentemot denna är, att särskilda förenklade formulär, 1 A och 2 A, upprättats för mindre rederier, som ej äro aktiebolag och ej ha en mera utvecklad bokföring. En annan förändring utgör, att uppgifter rörande fartygens driftsinkomster och driftsutgifter enligt de nya formulären skolas lämnas separat för varje fartyg och icke såsom tidigare sammanförda för fartyg av samma cert och i samma geografiska fart. Ännu en förändring gentemot den tidigare undersökningen är, att någon fördelning av de olika utgiftsposterna med hänsyn till om de gått till in- eller utlandet, vilken fördelning gjordes i 1933 års undersökning, icke skett i den förevarande.

Vad beträffar det inkomna materialets bearbetning, har denna planerats och utförts efter i stort sett samma grunder som ifråga om 1933 års undersökning. Enär undersökningens huvuduppgift är att belysa den ekonomiska ställningen inom skilda grenar av sjöfarten, har kollegium liksom tidigare fördelat rederiföretagen med hänsyn till deras olika företagsform i rederiaktiebolag, partrederier och rederier med enskild ägare samt vidare efter deras huvudsakliga verksamhetsform på kategorierna linjesjöfart, kontraktsfart, specialfart och trampfart. Av dessa blir kontraktsfarten, som synes erhålla en alltmer ökad omfattning, för första gången redovisad separat. Särskild uppmärksamhet har också ägnats tidsbefraktningen, som ju i viss mån kan sägas vara en speciell verksamhetsform inom sjöfarten, ehuru den förekommer inom de andra, ovan nämnda trafikslagen. Dessutom skiljes såsom tillförne på fartygens användning i lasttrafik eller i passageraretrafik samt på olika geografisk fart.

I sistnämnda avseende ha följande grupper fastställts: kanalfart, inre fart, kustfart, östersjöfart, nordsjöfart, annan europeisk fart och oceanfart. Lokalfarten har också utskilts men har på grund av sin speciella karaktär icke inräknats i några totalsiffror avseende sjöfartsnäringsens ekonomi. Den geografiska farten anges enligt byggnads- och befälsförordningarna med den ytterligare specifikation, som ovannämnda rubriker innebära. Då ett rederis rörelse är blandad på sådant sätt, att dess fartyg äro sysselsatta i mycket olika slags fart, är det uppenbarligen omöjligt att ordna in rederiet i viss fartgrupp. Däremot ge rederiets uppgifter rörande varje fartyg (enligt formulär 3) upplysning beträffande förhållandena inom varje gren av geografisk fart. Även ett fartyg kan emellertid hava varit sysselsatt i olika fart under ett år. Därför har det varit nödvändigt att precisera angivandet av farten till den fart, i vilken fartyget huvudsakligen varit använt. Vid angivandet av denna fart har hänsyn framför allt tagits till tiden för sysselsättningen samt storleken av fraktinkomsten i olika fart.

Rörande innebörden och beskaffenheten av det material, som ligger till grund för undersökningen, må anmärkas följande.

Med *formulär 1* åsyftas att erhålla en på möjligast enhetliga och överskådliga sätt uppgjord sammanställning av vederbörande företags samtliga till-

gångar och skulder. I motsats till vad som gällde motsvarande formulär vid 1933 års undersökning framgår det av varje rederi redovisade årsresultatet direkt av uppgifterna å formulär 1. Man har nämligen infört särskilda rubriker för balanserad vinst och årets vinst samt balanserad förlust och årets förlust. Vid bearbetningen av ifrågavarande uppgifter har givetvis beaktats kontrollmöjligheter genom särskilt formulär 2.

Uppgifterna å formulär 1 avse i regel ställningen den 31 december. Undantagsvis förekommer, att räkenskapsåret avslutas å annan tid. Har företag under de år, undersökningen avser, gått i konkurs eller eljest likviderat, kan detta vara anledning till att uppgifterna hänföra sig till annan tidpunkt än den 31 december. I enstaka fall förekommer jämväl, att räkenskapsåret icke överensstämmer med kalenderåret. Den bristande enhetlighet, som i sådant hänseende kan förekomma, saknar emellertid större betydelse. I undersökningen har verksamhetsår, som icke sammanfaller med kalenderår, hänförs till därmed närmast jämförliga kalenderår.

Den vid tillgångars och skulders redovisning tillämpade specifikationen framgår av efterföljande tabellöversikter och formulär 1 (se bilaga 2). Med avseende på redovisningsprinciperna må, vad först tillgångarna, *aktiva*, beträffar, framhållas följande.

Fartygsflottan upptages, såsom i formuläret särskilt angivits, till det bokförda värdet med avdrag för eventuellt å passivsidan uppförd förnyelse- eller avskrivningsfond. Å aktivsidan förekommande post för inbetalning å nybyggnad ingår i posten för fartygsflottan men redovisas särskilt.

Övriga anläggningsmedel. Till anläggningsmedel är givetvis i främsta rummet att hänföra fartygsflottan. Hit höra vidare självfallet även fastigheter, vilka upptagits under särskild rubrik, samt inventarier, vilka icke ansetts motivera särskild rubrik, enär de icke pläga upptagas till något värde utan ha fått ingå under rubriken förråd. Emellertid finnas även andra tillgångsposter, vilka med hänsyn till den speciella arten av rederiernas verksamhet, i motsats till vad måhända skulle i allmänhet gälla för företag med annan verksamhet, här synas böra hänföras till anläggningsmedel. Den tillgång, som härvid främst kommer ifråga, är förråd och andra skeppsförnödenheter av olika slag, vilken tillgång icke torde böra anses jämställd med exempelvis ett handelsföretags varulager utan bör hänföras till anläggningsmedel. De ha också i det nya formuläret erhållit särskild rubrik.

Bland tillgångar må räknas även en ibland å aktivsidan förekommande post klassning. Som bekant undergå fartygen periodisk klassningsbesiktning, i regel vart fjärde år, vartill komma tillfälliga besiktningar, vilka utföras, särskilt då skada timat å fartyget genom grundstötning, kollision eller på annat sätt. Klassningskostnaderna kunna anses till största delen vara av tidsbegränsad natur, varför i de fall, då avsättningar ej tidigare skett till klassningsfond, det kan vara försvarligt att fördela kostnaderna även på efterföljande år genom deras upptagande såsom tillgång.

Aktier. I ej ringa utsträckning förekommer, att rederiföretag förfoga över aktier i andra rederier. Vid en undersökning rörande förmögenhetsställ-

ningen hos de svenska rederiföretagen eller en del av desamma såsom helhet är uppenbarligen en av ett företag redovisad tillgångspost, avseende aktier uti annat i utredningen ingående rederiföretag, icke att anse såsom en reell tillgång för gruppen som helhet betraktad. Man kan lämpligen härvidlag jämföra med det fall, att bolag skulle redovisa innehav av egna aktier som tillgång, varom finnes stadgat uttryckligt förbud. Det har därför ansetts angeläget att i varje särskilt fall från redovisat aktieinnehav särskilja aktier av art, som ovan nämnts. Vad som sagts om aktier gäller även om andelar i partrederier.

Obligationer. Innehavet av sådana redovisades för 1933 genom särskild skriftväxling med rederierna. I de nya formulären ha de upptagits som särskild post.

Fordringar. Det försök, som i 1933 års undersökning gjordes att erhålla uppgifter om fordringar med fördelning på sådana, som beräknas kunna vara disponibla inom 4 månader, och sådana som få anses bundna för längre tid, samt vidare uppgifter om skulderna, fördelade på kortfristiga sådana (förfallna till betalning inom 4 månader) och långfristiga lån (bundna för längre tid än 4 månader), misslyckades, enär bedömningen från uppgiftslämnarnas sida visade sig vara alltför subjektiv. Däremot gjordes en särskild undersökning beträffande ett antal tramprederier, varvid å ett speciellt formulär uppgifter begärdes angående fordringarna med uppdelning i sådana av långtidsnatur (reversfordringar m. m.) och av korttidsnatur (fraktfordringar, bank och kassa m. m.) samt angående skulderna uppdelade i fasta skulder (lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan, banklån samt reverslån) och rörliga skulder (egna acceptor, förskott, löpande driftskulder, ränteskulder, outtagen utdelning m. m.). Enär detta försök slog väl ut, beslöts att å de nya formulären införa en uppdelning i ungefärlig överensstämmelse med den nyssnämnda.

Bland skulderna eller *passiva* är *aktiekapitalet* en av de poster, som i särskild grad erbjuder intresse. Aktiekapitalet utgöres väl i allmänhet åtminstone till större delen av aktieägarnas tillskott till bolagets förlagskapital, antingen i form av kontanter eller överlåtelse av fartyg eller andra tillgångar. Under de ekonomiskt sett gynnsamma tider för rederirörelsen, som voro en följd av världskriget, förekom det emellertid i stor utsträckning, att rederiföretagens aktiekapital utökades genom emittering av gratisaktier, i många fall till belopp överstigande det ursprungliga aktiekapitalet. Genom depressionstiderna efter världskrigets slut har för rederierna inträtt en rakt motsatt situation, något som särskilt tagit sig uttryck uti de nedskrivningar av aktiekapital eller på annat sätt genomförda rekonstrueringar av företag, som i ett antal fall befunnits nödvändiga. I de fall sådan rekonstruktion företagits under jämförelseperioden, stöter det på svårigheter balanskritiskt sett att erhålla jämförbara siffror för de år, som omfattas av utredningen. Den komplettering och rekonstruktion av uppgiftsmaterialet, som i sådant syfte synes vara oundgänglig, är nämligen tidskrävande och i vissa fall kanske rent av ogenomförbar utan tillgång till bolagets räkenskapsböcker. I 14 fall ha upp-

gifterna för rekonstruerade företag kunnat medtagas efter vederbörliga justeringar för åstadkommande av jämförbarhet mellan uppgifterna för de olika åren. I andra fall åter ha uppgifterna för ifrågavarande slag av företag ej kunnat användas.

Ökning av aktiekapitalet har i regel icke medfört komplikationer på samma sätt som nedskrivning av aktiekapitalet. Det fall, att ökningen skett genom emittering av gratisaktier, har förut något berörts. Efter år med goda konjunkturer kan detta vara en lämplig form för ett rederi att tillfredsställa sina aktieägare utan att abrupt beröva företaget rörelsemedel. Balanstekniskt sett framstår en sådan ökning som en förskjutning mellan aktiekapitalet å ena och övriga egna fonder, såsom t. ex. dispositionsfond samt ej disponerade vinstmedel, å andra sidan. Övriga fall av aktiekapitalets ökning ha i regel avsett nyteckning av aktier och således tillförande av nytt kapital. Som regel står en sådan transaktion, som till skillnad från den förstnämnda även i och för sig har reell innebörd, i samband med nyförvärv av tonnage.

Reservfond. Med hänsyn till de för reservfonden gällande särskilda bestämmelser i lag och författning har fonden upptagits under särskild rubrik, ehuru densamma eljest till sin art föga skiljer sig från företagets övriga reserver.

Skattefond. Uppläggning av skattereserver motiveras därav, att den i efterhand utgående skatten kan väsentligt olika drabba olika år, enär den ju växlar bl. a. med vinstens storlek. Mycket stora variationer härutinnan synas förekomma inom rederiverksamheten och särskilt för trampsjöfarten. Vad beträffar flertalet av de i undersökningen ingående företagen, synes förutberäkning av skatter icke ha ägt rum. Blott i relativt få fall förekommer, att under senare år till betalning förfallande skatter fått inverka vid bestämmandet av resultatet för respektive verksamhetsår. När så skett, har i allmänhet valts den metoden, att avsättningar verkställts till en särskild skattefond. Sådan fond har ibland i de av rederierna lämnade uppgifterna hänförs till främmande kapital. Detta är visserligen i och för sig riktigt. Om emellertid av rederi redovisad skattefond i förevarande undersökning skulle upptagas bland främmande kapital, komme rederiet att utvisa en mindre stark kapitalställning än andra därmed eljest jämförliga företag, hos vilka sådan fond icke finnes upplagd och ej heller på annat sätt hänsyn toges till senare förfallande skatter, vilket icke kan anses riktigt. På anförda grunder har därför i förevarande undersökning skattefond konsekvent hänförs till eget kapital och fått egen rubrik. I de fall, då en post skatter upptagits bland främmande kapital, har den sammanförts med posten skattefond. Det rör sig här om mycket små belopp. Å formuläret har angivits att i fall, då skattefond ej finnes upplagd men obetalda skatter per 31 december bokförts såsom skuld, dylik skuld skolat särskilt specificeras.

Egna fonder i övrigt. Under rubriken egna fonder i övrigt ha — med undantag för reservfonden och skattefonden — sammanförts företagets samtliga egna fonder — verkliga reserver — såsom dispositionsfond, vinstregle-

ringsfond, reparationsfond, nyanskaffningsfond, assurancesfond och klassningsfond.

Pensionsfond. Huruvida i balansräkning och i uppgift enligt formulär 1 upptagen pensionsfond är att anse såsom främmande kapital eller såsom eget kapital, är ofta icke möjligt för en utomstående att avgöra utan en mera ingående kännedom om respektive företag, än som kan erhållas vid studium av formulärets räkenskapsuppställningar. I 1933 års utredning angavs genom respektive rubrikers formulering å formulär 1 skillnaden mellan sådan pensionsfond, som ur företagets synpunkt är att anse såsom främmande kapital, och sådan, som åtminstone i viss mån kan anses jämförbar med företagets reserver. Beträffande under främmande kapital ingående pensions- och understödsfond eller dylikt framhölls sålunda, att hit borde hänföras endast dylik fond, »som ej får användas vid förlust», medan under eget kapital borde föras motsvarande fond, »som får anlitas vid förlust». I förevarande undersökning har i formuläret pensions- och understödsfond uppförts under främmande kapital, under vilken huvudrubrik sådan fond alltså nu i samtliga förekommande fall redovisas, dock skild från främmande kapital i egentlig mening.

Främmande kapital i övrigt. I fråga om det främmande kapitalet i övrigt — skulder till företaget utomstående personer och företag — har man, som förut antytts i undersökningen sökt erhålla en systematisk uppdelning å fasta och rörliga skulder på ett motsvarande sätt som beträffande de å aktivsidan upptagna fordringarna. En ingående specifikation av skulderna har gjorts i formuläret.

Vinst. Såsom ovan framhållits, avse uppgifterna enligt formulär 1 en sammanställning av vederbörande företags tillgångar och skulder. Vinst- och förlustposterna äro i det nya formuläret uppdelade i balanserad vinst och förlust samt årets vinst och förlust, varför man redan av detta formulär kan göra sig en föreställning även om resultatet av verksamheten.

Å baksidan av formulär 1 hava upptagits vissa poster, avsedda att komplettera uppgifterna å framsidan av formulär 1 och å formulär 2 rörande rederiföretagens ekonomi. Här begäras sålunda uppgifter angående dispositionen av vinstmedel till förfogande vid redogörelseårets slut för avskrivning eller avsättning till förnyelse- eller avskrivningsfond, avsättning till skatter (skattefond), avsättning till andra fonder, utdelning samt överföring i ny räkning. För att erhålla så fullständiga och så exakta uppgifter som möjligt angående avskrivningarna har upplysning dessutom begärts beträffande redan i bokslutet verkställd avskrivning å tonnage samt angående den totala avskrivningen å tonnage, vilket ej minst har betydelse som kontroll å de eljest härom förekommande uppgifterna. Vidare har frågats efter under redogörelseåret verkställd amortering samt rörande upplåning. Slutligen ha diverse uppgifter begärts beträffande vart och ett av rederiets fartyg, såsom angående storlek bl. a. i dödviktston, försäkringsvärde m. m., vilka uppgifter ansetts utgöra ett underlag för bedömandet av skäligheten i

fartygsflottans bokförda värde. Beträffande formulärets närmare formulering i förevarande punkter hänvisas till bil. 2.

Uppgifterna enligt *formulär 2* avse, såsom förut nämnts, rederiernas inkomster och utgifter under åren 1936 och 1937 eller därmed närmast sammanfallande räkenskapsår. Beträffande formulärets uppställning och rubricering hänvisas till bil. 3.

Vid rubrikernas specificering har i huvudsak följts den uppdelning, som gjorts i formuläret till den för år 1933 verkställda undersökningen rörande den svenska sjöfartsnäringsens inkomster och utgifter. Vad beträffar inkomsterna av frakter och tidsbefraktning, överensstämmer formuläret i det hela med motsvarande specifikation i de årliga uppgifterna till kollegii sjöfartsstatistik.

Inkomstposten *bruttofrakter* avser fraktintäkterna utan avdrag av kommissionsarvoden, adresskommissioner eller agentprovisioner och likaledes utan avdrag av fraktrabatter och dylikt samt, vad vissa fraktintäkter av passagerarebefordran angår, av i biljettpriserna ingående förmåner av kost, vissa landtransporter etc.

Tidsbefraktningssinkomster eller inkomster av »timecharter» ha redovisats särskilt, då de icke äro likvärdiga med vanliga fraktintäkter. Tidsbefraktning innebär nämligen, att ett fartyg mot viss ersättning för bestämd tid ställes till befraktarens förfogande för fraktfart. Fartygets redare betalar i regel alla hyror och avlöningar samt kost, varjämte han svarar för fartygets underhåll. Däremot bekostar befraktaren i allmänhet bränsle och smörjmedel samt svarar för skeppsumgälder, lastnings- och lossningskostnader, övertidssättning till befäl och manskap m. m. Då emellertid tidsbefraktaren, försåvitt han själv är svensk redare och alltså lämnar uppgifter enligt *formulär 2*, redovisar för de utgifter, som icke falla på ägaren, sker med hänsyn till totalresultatet ingen inverkan på redovisningen. Endast för den händelse tidsbefraktaren icke är svensk eller för den händelse svenska redare tidsbefraktat utländska fartyg, skulle utgiftsredovisningen kunna komma att i viss mån förryckas. En särskild undersökning har gjorts beträffande dessa olika förhållanden, vilken visar, att någon inverkan av betydelse på de olika inkomst- och utgiftsposterna för hela rederirörelsen icke äger rum på grund härav.

Under *övriga driftsinkomster* ingå i materialet specificerade poster gällande inkomstnetto av förhyrt tonnage, lastnings- och lossningsbidrag — som närmast äga karaktär av frakter — samt haveriersättningar, inkomst av restaurationsrörelse (för passagerarfartyg) m. m.

Till *allmänna inkomster* räknas räntor, inkomst av aktier och obligationer, inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen, såsom fastighetshyra, inkomst å varvsrörelse, bogseringsverksamhet, kommissionsverksamhet m. m., vidare realisationsvinst vid försäljning av fartyg samt kursvinster m. m.

Utgiftsposten *besättningshyror* innefattar även befälhavarnas och övrigt befäls avlöningar ävensom s. k. kaplake.

Rubriken *övriga skeppsförnödenheter* omfattar såväl maskin- som däcksförnödenheter, vatten m. m., av vilka maskinförnödenheter i 1933 års utredning ingingo bland kol och olja inklusive smörjmedel och däcksförnödenheter bland reparationer och underhåll.

Skeppsumgälder är en rubrik, som täcker olika slag av kostnader. Hit ha hänförts ej blott sjöfartsavgifter av skilda slag, såväl statliga och kommunala (hamnavgifter) som av privat natur (grundpenningar), utan även andra umgälder, såsom bogseringskostnader m. m.

Reparationer och underhåll inkluderade i 1933 års utredning även däcksförnödenheter. Så är emellertid ej fallet i förevarande undersökning. Det bör framhållas, att gränsen mellan denna rubrik och »övriga skeppsförnödenheter» är något svävande, enär vid reparation av fartyg på varv ofta även ersättning för olika förnödenheter gå på varvskostnaderna.

Lastnings- och lossningskostnader innefatta huvudsakligen stuverikostnader. En obetydlig del faller på kranhyror, pråmhyror, presenningshyror, kontrollvägning, landgångar och stockar till underlag etc.

Bland *övriga driftskostnader* ha specificerats kommissionsarvoden, som utgöra en kostnad för erhållandet av fraktinkomster och sålunda egentligen borde frånräknas dessa, vidare genomgångsfrakter, som delvis ha karaktär av kommissionsarvoden, delvis av fraktutgifter till annat rederi eller annat transportmedel för vidare transport av gods och passagerare och som sålunda liksom kommissionsarvodena borde fråndragas fraktinkomsten. Under övriga driftskostnader ingå vidare utgifter för oavslutade resor, sjukvård, recharter samt despatch. I diverseposten ingå bl. a. utgifter för telegram och radio, skadeersättningar m. m. Utgiftsposten recharter utgör förlust å kontrakterat gods, som bortfraktats (ej genom timecharter) till andra rederier på grund av egen tonnagebrist och till högre frakter än de kontrakterade. Utgiftsposten despatch utgör kostnad vid gemensamt haveri i vad den ankommer på rederiet.

Bland *allmänna omkostnader* specificeras räntor och skatter samt realisationsförluster vid försäljning av fartyg, varefter övriga allmänna kostnader sammanföras under rubriken administrations- och övriga kostnader.

Uppgifterna å formulär 2 äga i viss mån karaktär av en vinst- och förlusträkning för åren 1936 och 1937. Rubrikerna vinst och förlust avse alltså årsresultatet, erhållet genom saldering av formulärets inkomst- och utgiftsposter. Bland de sistnämnda ingå av respektive företag för året verkställda avskrivningar, för vilka formuläret upptar särskild rubrik. Det resultat, som redovisats, är alltså årets nettoresultat sådant detsamma framstår i företagets egna räkenskaper. I följd härav kommer emellertid uppgiftsmaterialet att beträffande resultatsredovisningen lida av bristande enhetlighet, beroende på de skilda principer, som tillämpats i fråga om avskrivningarna. Avskrivningar ha sålunda i många fall ej alls verkställts för året, medan i andra fall upptagits värdenedskrivningar å tonnaget, vilka uppenbarligen icke böra belasta enbart ifrågavarande års verksamhet. Det har därför syntes lämpligt att vid bearbetningen av materialet till en början helt bortse

ifrån rederiernas egna avskrivningar och sedermera verkställa beräkningar av årsnettoresultatet under olika förutsättningar beträffande avskrivningarna.

I viss mån analoga med de ovan nämnda värdenedskrivningarna äro vissa poster, som äga karaktär av kapitalförlust. Såsom sådana uppträda främst förluster å försålt tonnage men även kursförluster m. m. Det ligger i sakens natur, att det ibland kan vara tveksamt, huruvida en för året redovisad förlustpost skall anses äga karaktär av kapitalförlust eller anses som omkostnad för året. Härvid har det synts, att hänsyn bör tagas ej blott till förlustens art utan även till dess relativa storlek.

Formulär 3 är i det hela likalydande med *formulär 2* med undantag av att avskrivningar samt allmänna inkomster och utgifter ej upptagits såsom rubriker, då uppgifterna ju ej skola avse det slutliga nettoresultatet för rederirörelsen utan endast ett fartygs driftsinkomster och driftsutgifter.

Som ovan anmärkts ha för förevarande undersökning införts särskilda *formulär 1 A och 2 A* för sådana mindre företag, partrederier samt rederier med enskild ägare, som ej äga mera ingående och ordnad bokföring. Erfarenheterna från 1933 års utredning visade, att dylika företag å de föreliggande formulären icke kunde lämna tillfredsställande uppgifter, i varje fall icke beträffande företagets tillgångar och skulder. Därför upprättades ett *formulär 1 A* (se bil. 5), vari man frågade efter sådana uppgifter, som skulle kunna sammanställas till ett slags balansräkning motsvarande redovisningen å *formulär 1*.

Vid formulärets upprättande gick man ut ifrån att ifrågavarande rederier eller deras ägare borde kunna lämna tillfredsställande uppgifter om sina fartygs inköpsår och inköpspris, det kapital, som tillskjutits vid rederiets bildande, sedermera skedda kapitaltillskott, eventuellt i samband med större reparation eller ombyggnad eller insättande av motor, vidare fartygens försäkringsvärde etc. Även om några av dessa uppgifter skulle bli mindre exakta, förutsattes, att rederierna åtminstone skulle kunna lämna någorlunda tillförlitliga uppgifter angående skulderna. Särskilt om man då å formuläret specificerade dessa i lån av bank, av annan än bank, skulder till varv eller verkstad, till fartygets leverantörer, mäklare och andra, antogs det vara möjligt att erhålla ifrågavarande uppgifter. Emellertid har det visat sig, att så i betydande utsträckning ej blivit fallet. Bearbetningen av *formulär 1 A* måste därför inskränkas till blott några få uppgifter. I fråga om *formulär 2 A* (se bil. 6) är materialet avsevärt bättre, ehuru i viss mån uppgifter lämnats för flera poster sammanslagna. Genom särskilda frågor i formuläret har upplysning vunnits angående redovisningen av posten besättningshyror (jfr sid. 34), varigenom korrigering av de uppgivna vinstbeloppen kunnat göras.

Kommerskollegii cirkulärskrivelse för inhämtande av uppgiftsmaterialet till undersökningen utgick jämte frågeformulär till 1 261 rederier. Omfattningen av arbetet med materialets införskaffande belyses i viss mån därav, att 613 påminnelsekrivelser avlåtits, varjämte ett mycket stort antal påmin-

nelsekort avsänts och telefonpåminnelser gjorts för att få in uppgifterna. Krigsutbrottet i början av september 1939 och de omfattande inkallelserna till svensk beredskapstjänst fingo till följd, att man icke kunde infordra felande uppgifter på samma sätt som under mera normala förhållanden. Ett av de största rederierna insände icke sina uppgifter förrän vid mitten av maj 1940 och några mindre rederier först i juli samma år.

Materialets granskning har bestått dels i en jämförelse med de till kollegii årliga sjöfartsstatistik avgivna uppgifterna rörande fartygens intjänta frakter och tidsbefraktningssavgifter samt upplysningar rörande den fart, vari fartygen varit huvudsakligen sysselsatta, dels bl. a. i en jämförelse med de i styrelseberättelserna intagna balans- samt vinst- och förlusträkningarna. Den förra delen av granskningen har varit av mindre krävande natur och har tagit blott ett par månader. Den senare delen åter har varit synnerligen arbetskrävande. Ingående jämförelser och överbäganden ha sålunda måst göras beträffande varje särskild post, varvid i fråga om formulär 1 jämförelse tillika måst utföras mellan uppgifterna för de olika åren 1936 och 1937 samt i viss utsträckning med de tidigare inhämtade uppgifterna för år 1933. Som särskilt kontrollmaterial ha anlitats uppgifter i »Aktieägarens uppslagsbok» samt »Svenska aktiebolag». Trots de talrika rättelser och kompletteringar, som på antydde sätt kunnat verkställas utan skriftväxling, ha 1 175 skrivelser måst avlåtas till redare beträffande olika brister i materialet. 201 skrivelser gälla kompletteringar beträffande inkomst- och utgiftsräntor och 244 fartygens sysselsättning i timecharter och kontraktsfart.

Materialet omfattar för år 1937, i vad det avser rederiföretagens ekonomi, följande antal rederier:

206 rederiaktiebolag	med	668 fartyg om	....	1 333 497 bruttoton
490 partrederier	»	495 » »	....	60 973 »
238 rederier med enskild ägare	»	253 » »	....	45 413 »
934 rederier	med	1 416 fartyg om		1 439 883 bruttoton
Dessutom				
29 lokalrederier	»	150 » »	....	23 684 »

Uppgifter hava jämväl inhämtats rörande ytterligare 4 lokalrederier med 5 fartyg om 351 bruttoton och 23 rederier tillhörande andra aktiebolag än rederiaktiebolag med 71 fartyg om 23 738 bruttoton, samtliga — liksom de ovannämnda — med uppgifter såväl för 1936 som 1937. Dessa uppgifter hava emellertid icke medtagits i undersökningen angående rederirörelsens ekonomi, enär man icke kunnat helt skilja ut rederiverksamheten från annan rörelse. Dessutom föreligga uppgifter från 7 rederiaktiebolag, 73 partrederier och 45 rederier med enskild ägare, vilka uppgifter blott finnas för år 1937, liksom ett antal uppgifter för olika kategorier av företag endast avseende 1936. Inga av de här berörda uppgifterna hava blivit föremål för bearbetning i förevarande redogörelse.

Sammanställningarna av uppgifter angående *fartygen* omfatta för år 1937 1 666 fartyg om 1 520 353 bruttoton. Den egentliga bearbetningen av dessa

uppgifter i vad gäller fartygens driftsinkomster och driftsutgifter har emellertid inskränkts att omfatta rederiaktiebolag tillhöriga fartyg inom vissa verksamhetsgrenar och geografisk fart.

För kapitel X rörande tidsbefraktningen har särskilt material inhämtats angående dels svenska fartygs tidsbefraktning av svenska redare, dels utländska fartygs tidsbefraktning av svenska redare, dels slutligen angående svenska fartygs tidsbefraktning av utländska redare.

Hela den svenska handelsflottan omfattade vid 1937 års slut sammanlagt 2 265 fartyg om 1 574 230 bruttoton. Härav utgjordes 144 fartyg om 17 470 bruttoton av fiske-, bärgnings- och isbrytarfartyg samt staten tillhöriga fartyg (huvudsakligen ångfärjor), vilka icke medtagits i undersökningen, enär de icke tillhöra den egentliga handelsflottan. Av densammas bruttotonnage äro sålunda omkring 94 % representerade i undersökningens huvuddel.

Det ligger i sakens natur, att den förnämsta rederikategorien, rederiaktiebolagen, skall vara fullständigast representerad. Enligt kommerskollegii sjöfartsberättelse ägdes vid 1937 års slut 852 fartyg om 1 251 523 bruttoton av rederiaktiebolag. Tilläggas 26 fartyg om 113 026 bruttoton, ägda av andra aktiebolag, som i utredningen hänförts till rederiaktiebolagsgruppen, bestod samtliga dessa företags handelsflotta av 878 fartyg om 1 364 549 bruttoton. Utredningen omfattar av dessa vad angår 1937 års slut 818 fartyg om 1 357 181 bruttoton — häri inräknade lokalrederier — vadan alltså 60 fartyg om sammanlagt 7 368 bruttoton ej ingå i densammas huvuddel, avseende uppgifter om tillgångar och skulder, inkomster och utgifter m. m.

Vad åter beträffar partrederier tillhörande fartyg, kan undersökningen av naturliga skäl icke vara lika fullständig som i fråga om rederiaktiebolagen. Enligt sjöfartsberättelsen funnos vid 1937 års slut partrederier med 767 fartyg om 82 110 bruttoton. Emellertid torde omkring ett hundratal av dessa fartyg var fiskefartyg, varför de icke böra ingå i undersökningen. Dessutom saknas i denna omkring 100 fartyg, för vilka icke kunnat erhållas godtagbara uppgifter. Undersökningen omfattar i denna del med uppgifter för båda åren 1936 och 1937 495 fartyg om 60 973 bruttoton eller sålunda över 80 % av hithörande fartygs bruttotonnage. Det är huvudsakligen mindre fartyg, som icke medtagits.

Rederier med enskild ägare, vartill också hänförts tvenne handelsbolag, ägde enligt sjöfartsberättelsen vid 1937 års slut 398 fartyg om 56 044 bruttoton. I undersökningens huvuddel ingå 253 fartyg om 45 413 bruttoton tillhörande denna rederikategori. Ett icke obetydligt antal av de förstnämnda torde vara fiskefartyg. Flertalet av de icke medtagna har emellertid på grund av bristfälliga uppgifter icke kunnat ingå i undersökningen. Denna omfattar sålunda med uppgifter för båda åren 1936 och 1937 omkring 90 procent av de utav enskilda redare ägda fartygens bruttotonnage.

Det material, som måst kasseras, då det trots skriftväxling icke kunnat bringas i godtagbart skick, avser huvudsakligen smårederier, partrederier och rederier med enskilda företagare. Vidare har det i allmänhet varit omöjligt för företag, som jämte annan rörelse bedriva rederiverksamhet, att lämna

tillfredsställande uppgifter vad angår enbart rederirörelsen. Det är ganska många fartyg, som tillhöra denna sjöfartskategori, vilken här icke kunnat bli föremål för närmare behandling.

Enär, enligt vad som ovan framhållits, förevarande undersöknings förnämsta uppgift är att belysa de ekonomiska förhållandena hos olika grenar av sjöfartsnäringen, har det syntts kollegium vara nödvändigt att vid materialets bearbetning och resultatens framläggande i första rummet skilja mellan de olika *företagsformer*, i vilka rederirörelse bedrives, nämligen aktiebolagsform och annan, d. v. s. av partrederier och rederier med enskild företagare. Den vida övervägande delen av rederiverksamheten utövas under aktiebolagsform; alla stora rederier bedrivs såsom aktiebolag, varför ett sammanförande av dessa med småföretag, organiserade i annan form, skulle låta rederiaktiebolagen fullständigt dominera. Av ej mindre betydelse är, att det stora flertalet rederier av annan organisationsform än aktiebolagets äger en från aktiebolagen helt olika ekonomisk struktur. Härtill kommer, att man för de flesta av desamma ej kunnat erhålla uppgifter, som tillnärmelsevis äro lika fullständiga som aktiebolagens; bl. a. kunna erhållna uppgifter rörande tillgångar och skulder i allmänhet icke sammanställas i form av en balansräkning såsom för aktiebolagen. I det följande kommer därför redogörelsen att, liksom i 1933 års undersökning, mera fullständigt omfatta rederiaktiebolagen och i mån som uppgiftsmaterialet medger partrederierna och rederierna med enskild ägare.

Näst företagsformen har rederiernas huvudsakliga *verksamhetsform*, avseende för fraktfart s. k. trampfart och linjefart samt slutligen s. k. specialfart, vartill kommer ett mellanting kallat kontraktsfart, ansetts vara av betydelse vid uppdelningen och bearbetningen av materialet. I de till redarna utsända frågeformulären har varje företag anmodats att uppge, i vilken fart rederiets fartyg huvudsakligen varit sysselsatta under redogörelseåret samt i vilket slags fart varje fartyg varit engagerat. Härvid har kollegium i cirkulärskrivelse till redarna definierat de olika fartkategorierna på följande sätt.

Ett fartyg anses ha varit sysselsatt i *linjefart*, då det större delen av året gått i reguljär trafik och varit tillgängligt för allmänheten för sändning av styckegods. Vad angår lokalfarten, som är en speciell typ av linjefart, se kap. IX.

Ett fartyg anses ha varit sysselsatt i *kontraktsfart*, då dess seglation ägt rum på grund av sådant kontrakt med viss avlastare, som binder bortfraktaren till tämligen regelbunden transport av visst eller vissa varuslag inom begränsad rayon och för en längre följd av resor eller viss längre tid.

Specialfart avser transport av malm eller oljor. *Trampfart* slutligen är all annan fart.

Det framgår av det sagda, att begreppet linjefart dragits relativt snävt. Fartyg, som blott fört hela laster, s. k. bulklaster, exempelvis kol och trävaror eller pappersmassa, ha, även om de gått ganska reguljärt på grund av att de haft stora kontrakt, icke ansetts tillhöra linjefartskategorien.

För att så noggrant som möjligt bestämma omfattningen av kategorien kontraktsfart ha uppgifter inhämtats från alla de rederier, som enligt uppgift eller eljest förmodats äga fartyg i kontraktsfart, rörande transporten av olika slags gods med fördelning i sådant, som skeppats enligt kontrakt, och sådant, som transporterats i trampfart eller linjefart (se bil. 7). I en särskild cirkulärskrivelse framhöll kollegium sålunda, att benämningen kontraktsfart knappast i allmänhet vunnit burskap inom vidare sjöfartskretsar och att det av uppgifterna synt, som om dess innebörd, på grund av den relativa regelbundenheten i fartygens resor, understundom förväxlats med begreppet linjefart — vars egentliga särdrag, förutom regelbundenheten, är transport av styckegods — samt i viss omfattning även med den rena trampfarten. På grund av sin ekonomiskt sett speciella natur hade det synt vara av vikt, att denna fartgrupp så noga som möjligt utskildes. Genom frågeformulär sökte kollegium därför vinna säkrare kännedom om dess förekomst.

I formulären begärdes uppgifter, i vad mån seglationen föranletts av a) kontrakt, d. v. s. av bortfraktaren och befraktaren på längre sikt träffat avtal om transport från vissa lastningsplatser till viss ort eller kust, eventuellt inom viss tid, och till överenskommen frakt av en till sin myckenhet mer eller mindre bestämd kvantitet gods, *eller* b) av transporter av gods tagna, resa för resa, i den fria fraktmarknaden (ren trampfart) *eller slutligen* c) av transporter i ren linjefart. Kollegium framhöll i formuläret vidare, att de godsslag, som undantagslöst skulle angivas, voro beträffande transport *från* Sverige pappersmassa, trä och malm samt i fråga om transporter *till* Sverige kol och koks. Andra godsslag, t. ex. kalk, fosfat etc., skulle angivas, i den mån för deras transport intjänad bruttofrakt varit av någon större betydelse.

En fjärde grupp av rederier och sjöfart skulle enligt undersökningens plan vara avsedd att omfatta specialfart, till vilken skulle föras rederier och fartyg sysselsatta med transport av malm och oljor. Enär malmtransporterna, för så vitt de ägt rum med svenskt tonnage, skett till övervägande del med *ett* enda bolags fartyg, har nämnda grupp fått avse uteslutande tankrederier och tankfartyg.

En ytterligare uppdelning av materialet allteftersom rederiernas rörelse huvudsakligen är inriktad på passageraretrafik eller lasttrafik har icke genomförts annat än i vissa särskilda fall. Det är nämligen endast ytterst få rederier med verksamhet framför allt i lokalfart, för vilka passageraretrafiken spelar en större roll. Vid bearbetningen av materialet enligt formulär 3, för de särskilda fartygen, har dock ifrågavarande uppdelning verkställts, där den varit av förhållandena påkallad. Lokalfarten har såsom varande av alldeles speciell karaktär ej inräknats i totalsummorna för rederiaktiebolag utan hållits helt för sig.

En fördelning med hänsyn till geografisk fart har verkställts inom grupperna tramp-, kontrakts- och linjefart för såväl rederier (formulären 1 och 2) som i större utsträckning för fartygen (formulär 3). I sistnämnda avseende erhållas de olika farterna mera exakt bestämda, då man ej såsom beträffan-

de uppgifterna för rederiföretagen är bunden av huruvida ett företag till huvuddelen av sin verksamhet är att anse såsom tillhörande den ena gruppen eller den andra.

Materialet har bearbetats genomgående för alla rederier, som lämnat fullständiga uppgifter för såväl 1936 som 1937, med de undantag, som ovan nämnts.

Den nu framlagda undersökningen har i anslutning till vad ovan anförts disponerats på följande sätt. Efter förevarande kapitel I, som utgör en inledande redogörelse för undersökningens tillkomst samt de allmänna grunderna för materialets bearbetning, följer i kapitel II en allmän översikt över den svenska rederinäringens ekonomi, varvid summasiffror meddelas för tillgångar och skulder, inkomster och utgifter samt rörelseresultat åren 1936 och 1937, i den mån uppgifter föreligga för de olika företagsformerna av rederirörelse. En närmare redogörelse för de ekonomiska förhållandena inom de skilda slagen av tramprederier — rederiaktiebolag, partrederier samt rederier med enskild ägare — följer så i kapitel III—V, vartill ansluter sig en motsvarande redogörelse för kontraktsrederier, tankfartygsrederier och linjereaderier samt lokalrederier i kapitel VI—IX. Nu nämnda kapitel av undersökningen behandla de ekonomiska förhållandena inom rederirörelsen, varvid *rederierna* utgöra enheter i materialet. I det följande behandlas inkomster och utgifter samt rörelseresultat för *fartygen* såsom enheter. Härigenom kan man draga upp en skarpare gräns mellan olika sjöfartsgrenar och geografisk fart. Sedan i kapitel X lämnats en redogörelse för en särskild verksamhetsform inom rederirörelsen, tidsbefraktningen, som bedrivs vid sidan av vanlig fraktfart utav ett ganska stort antal rederier, har i kapitlen XI och XII redogjorts för inkomster och utgifter för fartyg inom olika sjöfartsgrenar och geografisk fart samt med fördelning på olika poster.

I det i undersökningen ingående tabellmaterialet ha uppgifterna genomgående avkortats till 1000-tal kronor. Vid avkortningen har i varje särskilt fall hänsyn tagits endast till ifrågavarande uppgifter, varför i de tabeller, som hänföra sig till större grupper, detaljsiffrorna icke alltid stämma med motsvarande summor för de olika delgrupperna. Dessutom må anmärkas, att salderingar gjorts av vissa inkomst- och utgiftsposter.

I texten ha tal över 1 milj. kr återgivits i milj. kr. med två decimaler och tal under 1 milj. kr. i 1 000-tal kr. Räntabilitetsberäkningarna hava utförts på de avkortade siffrorna.

KAP. II.

Allmän översikt över den svenska sjöfartsnäringsens ekonomi.

I det föregående ha meddelats vissa uppgifter rörande sjöfartsnäringsens olika företagsformer, nämligen antalet företag och fartyg samt de sistnämndas tonnage med fördelning på följande kategorier av rederiföretag: rederi-aktiebolag, partrederier samt rederier med enskild ägare. I kollegii sjöfartsstatistik har, enligt vad ovan berörts, lämnats fullständiga uppgifter angående dessa olika företagsformer och de skilda grenarnas tonnageinnehav. I det följande skola först lämnas vissa uppgifter rörande rederinäringens skilda verksamhetsformer.

Nedanstående tablå upptar huvudsiffrorna enligt det inkomna materialet för fartygens fördelning år 1937. I uppgifterna är inräknat jämväl sådant material, som inkommit men icke blivit föremål för ytterligare bearbetning, enär det synts vara av intresse att ge en så fullständig bild av förevarande förhållanden som möjligt.

	Antal fartyg	Bruttoton	%	Dödviktston	%
Trampfart	1 079	588 487	38·7	905 468	40·1
Kontraktsfart	103	209 491	13·8	333 892	14·8
Tankfart	40	135 569	8·9	201 444	8·9
Linjefart	444	586 806	38·6	816 006	36·2
Summa	1 666	1 520 353	100·0	2 256 810	100·0

I tablå ha de i kap. I nämnda, i utredningen specificerade fartkategorierna upptagits med undantag av lokalfarten, vilken inräknats i linjefart. Malmfarten har ej upptagits som särskild kategori. Det är svårt att särskilja den, då den till en del är kontraktsfart, till en del trampfart och då det dessutom ofta förekommer, att fartyg, som icke äro specialbyggda för malmtrafik, omväxlande transportera trävaror och pappersmassa såsom utfrakter samt kol och koks som hemfrakter. Även om man sålunda icke kan skilja ut malmfarten såsom ett särskilt slag av specialfart, så har det dock synts önskvärt att försöka skilja ut de fartyg, som gått övervägande i malmtransport, de må ha gått på kontrakt för längre tid eller efter avtal

per resa, för att man måtte få ett begrepp om storleksordningen av det svenska tonnage, som huvudsakligen är engagerat i malmtrafik. I sådan trafik voro år 1937 engagerade 43 svenska fartyg om 184 704 bruttoton och 286 415 dödviktston, d. v. s. 12.1 % av handelsflottans bruttotonnage och 12.7 % av dess dödviktstonnage.

Tablån utvisar, att linjefarten och trampfarten äro de verksamhetsformer, på vilka kommer det största tonnage, på vardera omkring 39 % av hela den egentliga handelsflottans bruttotonnage. Det bör understrykas, att linjefartsbegreppet i förevarande utredning är snävare definierat än i 1933 års. Vid sistnämnda års slut beräknades linjefarten omfatta omkring 37 % av handelsflottans bruttotonnage, men då innefattades häri en del fartyg, som nu räknats såsom gående i kontraktsfart. Det är svårt att mera exakt angiva, huru mycket tonnage av sistnämnda slag som år 1933 inräknades i linjetonnaget. Men en undersökning omfattande samtliga åren 1936 och 1937 till kontraktsrederier räknade företags fartyg för år 1933 ger vid handen, att detta år 69 fartyg om sammanlagt 115 347 bruttoton varit sysselsatta i kontraktsfart, varav 59 fartyg om 102 792 bruttoton i förra undersökningen redovisades under trampfart och 10 fartyg om 12 555 bruttoton under linjefart. För att få bättre jämförbarhet mellan 1933 och 1937 års uppgifter bör därför från det förra årets uppgifter, 607 420 bruttoton i linjefart, dragas 12 555 ton, varvid för linjefarten erhålles 594 865 bruttoton, och vidare från uppgifterna för trampfarten, 767 012 bruttoton, dragas 102 792 ton, varvid för denna fart återstå 664 220 bruttoton.

Full jämförbarhet med 1937 års uppgifter kan icke erhållas bl. a. på grund därav, att år 1933 medtagits fartyg under 20 nettoton och en del pråmar, vilka icke medräknats 1937. Dessutom torde tankfarten vara något för högt redovisad. Vad den sistnämnda angår, beror detta därpå, att en del tankpråmar inräknats i flottan. En justering till de sannolikaste värdena ger till resultat, att handelsflottan år 1933 skulle bestått av fartyg, fördelade med 49 % av tonnaget på trampfart, 7 % på kontraktsfart, 9 % på tankfart och 35 % på linjefart. Förändringarna från 1933 till 1937 i vår handelsflottas fördelning på skilda verksamhetsformer skulle sålunda bestå däri, att det tonnage, som varit sysselsatt i trampfart, gått tillbaka med omkring 200 000 bruttoton, från 49 till 39 % av hela flottans tonnage, varvid en del övergått i kontraktsfart, vilken härigenom ökats från 7 till inemot 14 %. Tankfarten har icke undergått någon procentuell förändring. Däremot har det tonnage, som sysselsatts i linjefart, ökats från omkring 35 % 1933 till 39 % 1937.

Innan en sammanfattande redogörelse lämnas för de svenska rederiernas ekonomi under åren 1936 och 1937, torde några kortfattade uppgifter angående dessa års — tillika med 1929, 1932, 1933 och 1934 års¹ — sjöfarts-

¹ Dessa år voro föremål för Kommerskollegii tidigare undersökning: Den svenska sjöfartsnärningen, tryckt i Statens offentliga utredningar år 1936 som nr 22. Huvudåret för denna undersökning var 1933.

konjunkturer böra lämnas, närmast för att ge en föreställning om nämnda års ungefärliga läge i konjunkturcykeln och de förändringar, som under denna ägt rum i de för sjöfartskonjunkturen grundläggande förhållandena.

1929 betecknar toppen på den allmänna ekonomiska konjunkturutvecklingen efter 1921 års kris, 1932 bottenpunkten i depressionen och 1937 höjdpunkten i den efterföljande stigande kurvan, vilken avbröts 1937—38 genom en relativt mindre utpräglad tillbakagång. Sjöfartskonjunkturerna kunna i stort sett sägas följa denna utveckling, ehuru de på grund av vissa för sjöfarten karakteristiska förhållanden förete en del avvikelser.

Sjöfarten är en starkt konjunkturbetonad näring och en i hög grad internationell sådan. Sjöfartskonjunkturerna för svensk sjöfart avvika endast föga från världssjöfartens konjunkturer. Dessa bestämmas främst av tillgången och efterfrågan på tonnage.

Världshandelns kvantitativa förändringar utgöra uttryck för variationerna i efterfrågan på tonnage, ehuru givetvis även andra faktorer inverka, framför allt förändringar i transportvägarna, varigenom medeltransportdistanserna och härmed tonnagebehovet ändras. Världshandelns kvantitet visade enligt Nationernas Förbunds undersökningar¹ en stark minskning från höjdpunkten under år 1929 till 1932 med omkring 25 %. Härefter skedde först en svag och senare en allt starkare ökning, varigenom världshandelns kvantitet kulminerade år 1937, då den ökats med omkring 13 % från 1932 och härmed var uppe i 96·5 % av 1929 års omfattning. Under 1938 ägde en tillbakagång rum till 89·0 % av 1929 års världshandel.

Förändringarna i tillgången på tonnage mätas genom världshandelsflottans tonnagesiffror samt uppgifter angående upplagt tonnage. Världshandelsflottan ökades efter 1914—18 års världskrig synnerligen starkt och i betydligt snabbare tempo än världshandeln efter 1921 års kris. Det tonnageöverflöd, som satte sin prägel på 1920-talets sjöfartskonjunkturer, hade minskats betydligt till år 1929, då det upplagda tonnaget till stor del bestod av amerikanska fartyg, som befunno sig i sådant skick, att de icke kunde väntas bli satta i trafik. Den till synes mycket stora handelsflottan började närma sig tonnagebehovet eller efterfrågan på tonnage ej blott genom världshandelns ökning utan även genom vissa förändringar i tonnagets utnyttjande. Visserligen ägde en stor del av de nytillkomna fartygen en betydligt större transporteffektivitet än de gamla — segelfartygen gingo tillbaka och ångfartygen ersattes i viss mån med motorfartyg med större fart och större lastutrymme samt bättre transportekonomi — men vissa förändringar inom tonnaget och dess transportvägar fingo en motsatt effekt. Detta gäller framför allt den starka ökningen av tanktonnaget, som transporterar varor — olja — blott i ena riktningen och alltså går i barlast i andra riktningen, samt annat specialtonnage med liknande verkan; vidare den relativa ökningen i linjetonnage, som i genomsnitt förer mindre last än tramptonnage.

Ökningen av världstonnaget fortsatte även efter konjunkturuomslaget 1930,

¹ League of Nations, Economic Intelligence Service: Review of World Trade 1938. Geneva 1939.

beroende på en naturlig eftersläpning, som sammanhänger med att relativt lång tid förflyter mellan beställning och leverans av fartyg. Från 68·07 milj. bruttoton den 1 juli 1929 ökades sålunda världshandelsflottan till 70·13 milj. bruttoton den 1 juli 1931, då den enligt tillgängliga uppgifter nådde ett maximum.¹ Mot en starkt minskad världshandel stod alltså en avsevärt ökad världshandelsflotta. Detta ledde till att det upplagda tonnaget (1929 c:a 4 milj. bruttoton) ökades synnerligen snabbt och kulminerade under 1932 med c:a 14 milj. bruttoton,² varefter det under 1933—36 minskades starkt i samband med världshandelns ökning och vid 1937 års mitt uppgick till blott c:a 2 milj. bruttoton, d. v. s. det var huvudsakligen sjöodugligt tonnage som var upplagt.

Så länge ännu tonnage av större omfattning fanns upplagt, kunde frakterna icke stiga, utan fraktnivån, sådan den framställes genom Economist's fraktindex, varierade inom ganska snäva gränser och var närmast bestämd av uppläggningskostnaderna. Om frakterna stego, sattes upplagt tonnage i trafik, vilket fick till följd, att de åter sjönko till den punkt, då det var mindre ofördelaktigt att hava fartygen upplagda. Fraktnivån såsom ett karakteriserande moment för sjöfartskonjunkturen visade, bortsett från 1926—27 års fraktboom, framkallad av den engelska kolgruvestrejken, och några andra ganska kortvariga förändringar — en stegring under 1928 och en betydande sänkning 1929—30 — i stort sett ringa variationer under hela 1920-talet från 1922 och ända fram till 1936. Det allmänna konjunkturumslaget 1930 blev emellertid för sjöfarten starkt kännbart ej blott på grund av minskningen i världshandeln och ökningen i världshandelsflottan utan även därigenom, att det stigande penningvärdet verkade sänkande på fraktnivån, vilken sedan, som ovan nämnts, förblev relativt konstant.

När världshandelns kvantitet under senare delen av år 1936 nått en sådan omfattning, att en viss knapphet på tonnage inträdde, steg emellertid fraktnivån hastigt i höjden (under år 1936 med inemot 30 %) och fortsatte att stiga under år 1937 (från lägsta punkten 1936 till högsta punkten 1937 med över 80 %), då praktiskt taget intet användbart fartyg var upplagt. Under sistnämnda års sista kvartal ägde ett omslag rum, vilket dock knappast fick större inverkan på årets rörelseresultat, men som, då frakterna liksom godstillgången fortsatte att minskas under år 1938, för detta års fraktintäkter medförde en avsevärd minskning.

Några data skola i det följande lämnas för att något närmare karakterisera den svenska sjöfartens konjunkturer under tiden 1929—37.

Sveriges utrikeshandel går, i vad gäller kvantiteten i ton, till omkring 98 % för såväl import som export över sjön; dock skeppas en stor del av malmexporten över den norska hamnen Narvik. Vill man få ett grovt mått på de godskvantiteter, som gå över svenska hamnar, kan man sålunda räkna med importkvantiteterna utan reduktion och med exportkvantiteterna med från-

¹ Uppgifter enligt Lloyd's Register of Shipping.

² League of Nations, Economic Intelligence Service; World Production and Prices 1937/38. Geneva 1938.

dragning av malmexporten över Narvik. De fel, man härigenom inför, äro av ringa storlek och sannolikt icke större än de fel, som vidlåda evalveringar-na till ton för gods, angivet i andra kvantitetensenheter än viktton.

Importen över svenska hamnar kulminerade år 1929 med c:a 10·8 milj. godston, sjönk ganska svagt under följande år och nådde minimum 1932 med 9·5 milj. ton, för att sedan stiga till 9·9 milj. ton 1933, 11·1 milj. 1934, 13·2 milj. 1936 och 15·1 milj. 1937, varefter skedde en minskning till 13·6 milj. ton 1938. Exporten över svenska hamnar beräknas 1929 ha uppgått till 16·0 milj. godston, sjönk till 7·5 milj. 1932, steg sedan till 10·0 milj. 1933 och 14·0 milj. 1934 samt 1936 till 14·3, 1937 till 15·8 och 1938 till 14·5 milj. ton. Omkring 50 % av utrikeshandelns kvantitet över svenska hamnar beräknas gå på svenska kölar. Av fartygstrafiken mellan Sverige och utlandet utgör emellertid de svenska fartygens andel ett mindre belopp, 1929 43·6 %, 1933 46·8 %, 1934 46·2 %, 1936 42·8 %, 1937 41·5 och 1938 40·7 %.

Svenska handelsflottan uppgick 1929 till 1 647 000 bruttoton, 1931 till 1 799 000 bruttoton (maximum), sjönk till 1 708 000 ton 1933 och 1 639 000 ton 1934 och nådde ett minimum med 1 572 000 ton 1936, varifrån den ökades till 1 574 000 ton 1937 och 1 605 000 ton 1938. Motorfartygens andel har stigit från 25·7 % 1929 till 30·1 % 1932, 31·4 % 1933, 36·3 % 1936, 38·3 % 1937 och 40·5 % 1938. År 1929 kom 35·6 % av tonnaget på fartyg under 10 år gamla, 1937 26·7 % på sådana fartyg.

Trampfaktnivån sjönk från 1929 till 1930 med omkring 22 % och rörde sig sedan med ganska små variationer kring ett medeltal av omkring 102 (1913 = 100) med minimum 1933. 1936 skedde en stegring från 109 i juli till 143 i december och med maximum i september 1937 å 185, varifrån en nedgång ägde rum till 132 i december och än ytterligare under 1938. Ser man sålunda på fraktindex såsom uttryck för prisbildningen på den fria fraktmarknaden, kan man säga, att 1929 visserligen var ett relativt gott år, vilket dock endast obetydligt skiljde sig från närmast föregående — medel-index låg 1929 c:a 5 % över 1928 års. Det ganska goda resultatet var emellertid närmast en följd av de tämligen stora skeppade kvantiteterna. För att finna en hög fraktnivå måste man gå tillbaka till 1920—21 — om man bortser från kolstrejkfraktboomen 1926—27, som dock icke sträckte sina verkningar till större områden av sjöfarten. Sjöfartens depression var djupast 1932—33, då omkring 250 000 bruttoton svenska fartyg voro upplagda — härvid bortses från de starka säsongsvängningarna. År 1936 voro i genomsnitt blott omkring 50 000 bruttoton upplagda, och under 1937 förekom endast vid årets början och slut nämnvärd uppläggning, omfattande mindre än 25 000 ton, varav en stor del synes vara att tillskriva säsongförhållanden. 1938 stego åter uppläggningarna.

Variationerna i de av svenska fartyg intjänta bruttofrakterna ge en god bild av de olika årens sjöfartskonjunkturer, enär de ju på sätt och vis kunna betraktas som resultaten av alla de olika på konjunkturerna inverkan- de faktorerna.

Vår handelsflottas bruttofraktinkomst utgjorde 1928 292·9 milj. kr., steg

1929 till 323·9 milj., sjönk sedan till 296·2 milj. 1930, 260·6 milj. 1931, 256·1 milj. 1932 och 250·2 milj. 1933, varefter den sedan steg till 269·3 milj. 1934, 294·6 milj. 1936 och 357·8 milj. 1937 för att sedan minskas till 336·2 milj. kr. 1938. Med hänsyn till fraktintäkterna betecknar alltså 1933 en lågpunkt och 1929 samt 1937 höjdpunkter.

Tyvärre saknas uppgifter rörande fraktintäkterna för sjöfartens olika verksamhetsformer under skilda år. Eljest hade det varit av stort intresse att konstatera, i vad mån linjefartens och kontraktsfartens fraktintäkter visa någon eftersläpning, såsom man ju kunde förmoda vid jämförelse med trampfartens intäkter. För ett par områden föreligga specificerade uppgifter, nämligen för ång- och motorfartygens fraktintäkter i inrikes fart, vilka till större delen torde avse reguljärfarten, samt segelfartygens med och utan hjälpmaskin fraktintäkter i samma fart. De förra visa en viss förskjutning av maximum från 1929 till 1930 (37·6 mot 37·0 milj. kr.) liksom från 1937 till 1938 (36·1 mot 36·0 milj. kr.) eller riktigare en mindre markerad övergång till minskade intäkter, något som synes sammanhänga med den ganska stora betydelse, som kontraktshundna frakter äga på detta område. Även för seglarna och motorseglarna konstateras en liknande tendens. Maximum nåddes icke 1929 (5·3 milj. kr.) utan 1930 (5·7 milj. kr.) och icke 1937 (7·2 milj. kr.) utan 1938 (8·3 milj. kr.). I detta fall torde dock måhända andra faktorer ha spelat in, såsom en effektivisering av tonnaget genom dettas motorisering och strävanden att bättre organisera näringen.

I det följande meddelas i tabeller med fördelning på företagsformer en allmän översikt över den svenska sjöfartens ekonomi åren 1936 och 1937. Tabellerna 1 och 2 gälla tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående rederiaktiebolag, för vilka uppgifter erhållits för de bägge åren, dock med undantag av rederier med fartyg sysselsatta i lokalfart. Tabellerna 3 och 4 gälla inkomster och utgifter för nämnda år för partrederier och rederier med enskild ägare, för vilka ävenledes uppgifter erhållits för bägge åren. Några tabeller över de två sistnämnda slagen av rederier avseende tillgångar och skulder hava icke upprättats, enär för de allra flesta tillförlitliga uppgifter av detta slag icke kunnat erhållas. Här meddelas ej heller några uppgifter rörande rederirörelsen för andra aktiebolag än rederiaktiebolag, d. v. s. sådana som jämte rederirörelsen driva annan verksamhet av större omfattning.

Av föreliggande material erhåller man först upplysning om storleken av det kapital, som är nedlagt i rederirörelse. Enligt tabell 1 utgör det bokförda kapitalet i däri redovisade rederiaktiebolag vid 1937 års slut 404·9 milj. kr. Kapitalet för andra aktiebolag av ovannämnda slag beräknas till c:a 15 milj. kr. De i undersökningen ingående partrederiernas kapital beräknas utgöra omkring 13 milj. kr., medan motsvarande siffra för rederier med enskild ägare stannar vid omkring 9 milj. kr. Dessa senare belopp utgöras till största delen av fartygens uppgivna försäkringsvärde. Enligt vad som framgick av 1933 års undersökning äga i regel dessa former av rederier nästan

Tabell 1. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående rederiaktiebolag.

Sammanställningen omfattar 206 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 659 fartyg om 1 305 770 bruttoton och 1 953 849 dödviktston samt år 1937 av 668 fartyg om 1 333 497 bruttoton och 1 997 067 dödviktston.

A k t i v a	1 000 kr.	1 9 3 6			1 9 3 7		
		1000 kr.	%		1000 kr.	%	
Fartygsflottan	243 689				237 420		
Inbetalningar å nybyggnad	17 679	261 368	70·1		28 495	265 915	65·7
Övriga anläggningsmedel:							
fastigheter	4 262				4 313		
förråd	4 100				4 405		
klassning	370	8 732	2·4		177	8 895	2·2
Aktier i andra bolag än rederibolag	9 621				10 187		
Obligationer	10 092	19 713	5·3		9 462	19 649	4·8
Fordringar:							
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	32 326				37 468		
haverifordringar	5 296				4 368		
räntefordringar	19				26		
fraktfordringar m. m.	15 220	52 861	14·2		13 973	55 835	13·8
Bank och kassa		29 955	8·0			54 644	13·5
Summa		372 629	100·0			404 938	100·0
P a s s i v a							
Eget kapital:							
aktiekapital	184 223				184 223		
reservfond	39 959				41 779		
skattefond	2 428				3 708		
egna fonder i övrigt	18 653				22 320		
	245 263				252 030		
— aktier i rederibolag	14 356				15 123		
	230 907				236 907		
+ kvarstående odisponerad vinst	2 734				3 224		
+ årets vinst	21 401				45 012		
	24 135	255 042	68·4		48 236	285 143	70·4
Främmande kapital:							
pensions- och understödsfond ...		5 103	1·4			4 148	1·0
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	40 524				40 554		
lån från bank:							
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	4 363				2 759		
andra (revers-)banklån	22 163				24 675		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder....	10 278				8 378		
egna acceptor i samband med nybyggnad av tonnage	7 130	84 458	22·7		4 951	81 317	20·1
egna acceptor, andra	4 878				3 596		
förskott av befälhavare och mäklare	3 806				7 008		
klassning och haverier	3 251				2 934		
löpande driftskulder (ej reverslån)	13 425				16 333		
övriga skulder	2 666	28 026	7·5		4 459	34 330	8·5
Summa		372 629	100·0			404 938	100·0

Tabell 2. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående rederiaktiebolag.

Sammanställningen omfattar 206 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 659 fartyg om 1 305 770 bruttoton och 1953 849 dödviktston samt år 1937 av 668 fartyg om 1 333 497 bruttoton och 1 997 067 dödviktston.

I n k o m s t e r					
		1 9 3 6		1 9 3 7	
		1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter:					
a) i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet...		62 364	23·4	71 609	21·0
2. för transport av gods från utlandet till Sverige...		54 779	19·7	71 576	21·0
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar....		97 517	35·0	121 285	35·6
4. för passagerare- och postbefordran.....		23 149	8·3	26 370	7·7
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post-befordran.....					
		19 471	7·0	20 673	6·1
I tidsbefraktning har intjänts		14 552	5·2	21 095	6·2
Inkomst av förhyrt tonnage.....		466	0·2	575	0·1
Lastnings- och lossningsbidrag.....		1 672	0·6	1 644	0·5
Summa driftsinkomster		273 970	98·4	334 827	98·2
Allmänna inkomster:					
Inkomst av aktier och obligationer		1 928	0·7	2 303	0·7
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen		1 271	0·5	1 888	0·5
Realisationsvinst å tonnage		1 058	0·4	1 969	0·6
Summa allmänna inkomster		4 257	1·6	6 160	1·8
Summa inkomster		278 227	100·0	340 987	100·0
Summa		278 227		340 987	
U t g i f t e r					
Driftskostnader:					
Besättningshyror (även till befäl).....		34 342	14·6	38 043	14·1
Kost		10 775	4·6	12 170	4·5
Kol och olja, inklusive smörjmedel.....		29 032	12·3	33 090	12·3
Övriga skeppsförnödenheter		7 518	3·2	9 055	3·3
Skeppsumgälder		43 780	18·6	44 521	16·5
Lastnings- och lossningskostnader		54 046	22·9	60 398	22·4
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)		9 935	4·2	15 832	5·9
Assuranspremier		14 262	6·1	15 772	5·8
Kommissionsarvoden		10 018	4·2	12 536	4·6
Genomgångsfrakter		5 040	2·1	5 826	2·2
Övriga		3 642	1·5	4 761	1·8
Summa driftskostnader		222 390	94·3	252 004	93·4
Allmänna omkostnader:					
Räntor		1 738	0·7	1 821	0·7
Skatter		530	0·2	1 251	0·5
Administrations- och övriga kostnader.....		11 277	4·8	14 561	5·4
Summa allmänna omkostnader		13 545	5·7	17 633	6·6
Summa utgifter		235 935	100·0	269 637	100·0
Vinst före avskrivningar ¹		42 292		71 350	
Summa		278 227		340 987	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 42 577 000 kr. och förlustsumman 285 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 71 760 000 kr. och förlustsumman 410 000 kr.

hela sitt kapital nedlagt i sin fartygsflotta. Då de flesta hithörande företagen icke äga mera utvecklad bokföring, har det syntts lämpligt att infordra uppgifter såväl över fartygens försäkringsvärde som över deras beräknade försäljningsvärde. Summorna av dessa värden utvisa en ganska god överensstämmelse. Avrundar man summan av de ovan nämnda talen uppåt med hänsyn till i undersökningen icke redovisade rederiers kapital, erhåller man en totalsumma å omkring 450 milj. kr., som sålunda representerar hela det i svensk rederirörelse arbetande kapitalet. Mot denna siffra svarar 475 milj. kr. beräknade i 1933 års undersökning och avseende nämnda år.

Det i rörelsen arbetande kapitalet motsvaras vad rederiaktiebolagen beträffar (se tab. 1) av tillgångar, som till ungefär två tredjedelar utgöras av fartygsflottan enligt dennas bokföringsvärde. År 1933 utgjorde fartygsflottans bokvärde omkring tre fjärdedelar av tillgångarna. Vid 1937 års utgång var fartygsflottan för rederiaktiebolagen bokförd till 237.4 milj. kr., vari då icke ingå 28.5 milj. kr. utgörande inbetalning å nybyggnader. Med tillägg av de belopp för andra rederier, som närmast motsvara fartygens bokföringsvärden, erhåller man en totalsumma för hela handelsflottans bokförda värde å omkring 270 milj. kr. Denna summa motsvarar 527 milj. kr. enligt sjöfartsberättelsens uppgifter rörande handelsflottans försäkringsvärde eller uppskattade försäljningsvärde samt 355 milj. kr. bokföringsvärde för år 1933. Handelsflottans *bokförda* värde har alltså minskats från 1933 till 1937 med omkring 85 milj. kr. Visserligen har samtidigt flottans tonnage minskats med omkring 134 000 bruttoton, främst gällande tramptonnage med relativt hög ålder, men bokföringsvärdet per ton har ändock minskats avsevärt genom avskrivningar och värdenedskrivningar. Fartygspriserna såväl vad nybyggt tonnage som äldre fartyg angår ha emellertid företett en betydande stegring. Enligt uppgifter erhållna från en skeppsmäklare avseende ett 3 000 tons enkeldäckat lastfartyg skulle priserna sålunda kunna beräknas ha stigit från 1933 till 1937 för ett nybyggt fartyg med nära 90 %, för fartyg omkring 15 år gamla med 96 % samt för äldre fartyg ännu mera.

Enligt tab. 1 framstår rederiaktiebolagens finansiella ställning allmänt sett såsom god, alldenstund skulderna uppgå till mindre än hälften av det egna kapitalet och detta kapital år 1936 närmar sig och 1937 t. o. m. överstiger anläggningsmedlens bokförda värde.

Huruvida de redovisade talen också återspegla verkligheten, beror på i vad mån tillgångarna, främst handelsflottan, upptagits till värden, som kunna anses vara försvarliga med hänsyn till användbarheten och marknadspriserna. Att döma av vad ovan framhållits beträffande prisutvecklingen 1933—1937 och särskilt i förhållande till försäkringsvärdena torde bokföringsvärdena i stort sett vara försvarliga. Det synes icke lämpligt att i detta sammanhang gå närmare in på dessa förhållanden, vilka bättre kunna behandlas i samband med redogörelsen för läget inom de olika sjöfartsgrenarna.

Enligt tab. 2 utgjorde rederiaktiebolagens vinst före avskrivningar år 1936 42.29 milj. kr. och 1937 71.35 milj. kr. Årets avskrivningar uppgå till 24.15

milj. kr. år 1936 och 28·92 milj. kr. år 1937. Den redovisade årsvinsten skulle alltså utgöra för år 1936 18·14 milj. kr. och för 1937 42·43 milj. kr.

Dessa uppgifter ge emellertid icke en rättvisande bild av de svenska rederiaktiebolagens räntabilitet, när endast ganska få bolag ha gjort avskrivningar. En beräkning av räntabiliteten torde därför på grundval av föreliggande material bäst utföras på liknande sätt som i 1933 års undersökning genom att man utgår från årsvinsten före avskrivningar och beräknar dessa med utgångspunkt från tonnageets bokförda värde enligt olika alternativ, närmast i anslutning till den praxis, som tillämpats av de bolag, som verkställt sådana avskrivningar.

Vad angår avskrivning enligt antydda metod må starkt understrykas, att den endast är en konstruktion, som i detta fall valts med hänsyn till beskaffenheten hos föreliggande uppgiftsmaterial. Avskrivning verkställs under normala förhållanden å tillgångs anskaffningsvärde. Detta värde fördelas genom avskrivningen å visst antal år, motsvarande tillgångens beräknade livslängd, sålunda att vid periodens slut tillgången i böckerna bragts ned till ett värde av 0 eller i varje fall till högst utrangeringsvärdet. Avskrivningen är av utomordentligt stor betydelse för rederierna liksom för alla andra företag, vilka ha sitt kapital till övervägande del bundet i anläggningsmedel. Avskrivningen torde kunna angivas ha till syfte att utgöra en synlig garanti för att företaget vidmakthålles vid åtminstone oförsvagad kapacitet. Skall avskrivningen ha reell innebörd, måste uppenbarligen själva bokföringstransaktionen (minskningen av fartygsvärdet) — där icke motsvarande medel omedelbart tagas i anspråk för nyanskaffning av tonnage — ha sin motsvarighet uti en verklig ökning av rörliga tillgångsmedel eller minskning av skulder, så att tillräckliga förutsättningar skapas för förnyelse i sinom tid av tonnage. Den nyssnämnda avskrivningsmetoden gäller, som ovan nämnts, för normala förhållanden. I händelse av ändrade (stigande) fartygspriser, i eller utan samband med växlingar i penningvärdet, fyller en avskrivning å anskaffningsvärdet icke garantikravet, utan i så fall få anlitas extraordinära utvägar.

Vad nu framhållits bör noga hållas i minnet vid studium av de avskrivningssiffror, som i undersökningen framläggas. Dessa siffror grunda sig, som nämnts, icke på anskaffningsvärdet — varom uppgifter icke erhållits — utan på bokföringsvärdet, som ju är ett i mycket hög grad variabelt värde.

Den nödtvunget här använda metoden att beräkna avskrivningarna i procent på de bokförda värdena för i vissa hänseenden med sig betydande nackdelar. Den mest framträdande är, att den så att säga normala avskrivningsprocenten — den som beräknas såsom genomsnitt för samtliga de företag, som göra avskrivningar — varierar betydligt ej blott för företag inom skilda verksamhetsformer av rederirörelse och inom olika geografisk fart utan även och ibland mycket starkt för de två undersökningsåren, 1936 och 1937. Ägde man som utgångspunkt för beräkningen av de normala avskrivningarna tillgång till anskaffningsvärdena, är det tydligt, att avskrivningsprocenten icke

skulle visa så stora olikheter som då den framgår såsom beräknad på bokföringsvärdena. Möjlighet skulle då också föreligga att vid behov bygga beräkningarna på mera generellt godtagna avskrivningsnormer.

Beräkningarna av sjöfartsnäringsens räntabilitet kunna emellertid i förevarande undersökning göras med avsevärt större noggrannhet än i den föregående. Detta gäller även avskrivningarna. Av betydelse är härvid, att tonnagets bokförda värde framgår skilt från inbetalningar å nybyggnader. — Några avskrivningar å sådana ha enligt gjorda förfrågningar icke gjorts och hava knappast heller kunnat göras förrän f. o. m. 1939, då en i huvudsak fri avskrivningsrätt infördes i skattelagstiftningen. — Härtill kommer, att årsvinsten i balansuppställningen framträder skild från kvarstående disponerad vinst eller kvarstående förlust från föregående år. Liksom i 1933 års undersökning ha kalkylerna utförts utan beräkning av ränta å företagens egna kapital.

Enär avskrivningarna i allmänhet praktiskt taget helt hänföra sig till fartygsflottan, synes såsom ovan antytts, beräkningen av den avskrivningsprocent, som kan anses tillämplig, böra grundas på de faktiska avskrivningarna å tonnagets bokförda värde vid de företag, som gjort avskrivningar (icke värdenedskrivningar). 105 rederiaktiebolag av 206 gjorde år 1936 avskrivningar före eller efter bokslutet å tonnaget med tillsammans 24·15 milj. kr. — häri ha icke inräknats nedskrivningar. Å ett beräknat bokföringsvärde vid årets slut — exklusive inbetalningar å nybyggnader men inklusive de före bokslutet gjorda avskrivningarna — uppgående till 233·75 milj. kr. utgöra dessa avskrivningar 10·3 %. 130 rederiaktiebolag gjorde år 1937 avskrivningar å tonnaget med tillsammans 28·92 milj. kr. eller 12·1 % å 239·99 milj. kr. bokfört tonnage. Den avskrivningsprocent man närmast synes böra räkna med borde därför vara 10 eller 12 % på tonnagets bokförda värde. Det bör understrykas, att en genomsnittlig avskrivning av nämnda storlek givetvis bleve avsevärt lägre, uttryckt i procent av fartygsflottans anskaffningsvärde. I 1933 års undersökning räknade man med 7 %, då de faktiska avskrivningarna beräknades till 7·3 % å tonnage, varå avskrivning verkställdes, vilken siffra dock är något för låg vid jämförelse med de ovan nämnda för åren 1936 och 1937, beroende på att tonnagets bokföringsvärde i förra fallet innefattade inbetalningar å nybyggnader. Det bör vidare framhållas, att man torde ha skäl att fästa större vikt vid 1936 års avskrivningsförhållanden såsom mera normala än 1937 års, då de goda resultaten av sistnämnda års rederirörelse synas i många fall ha givit anledning till avskrivningar av mer än normal storlek särskilt för att kompensera tidigare underlåtna sådana.

Tillämpas på 1936 års resultat 10 % avskrivning å hela den i undersökningen ingående handelsflottans bokföringsvärde — i balansräkningarna upptagna värde vid årets slut med tillägg av gjorda avskrivningar — summa 263·55 milj. kr., erhålles ett avskrivningsbelopp å 26·36 milj. kr. Drages sistnämnda belopp från årsvinsten före avskrivningar, 42·29 milj. kr., erhålles en beräknad nettovinst å 15·93 milj. kr., utgörande 8·6 % på aktiekapitalet och 6·8 % på hela det egna kapitalet vid årets slut exklusive årsvinsten. För

år 1937 utgör handelsflottans värde vid årets slut beräknat på samma sätt 262·75 milj. kr. och 10 % avskrivning härå 26·28 milj. kr. Om sistnämnda belopp drages från årsvinsten före avskrivningar, 71·35 milj. kr., erhålles ett belopp å 45·07 milj. kr., som sålunda skulle utgöra årets nettovinst, uppgående till 24·5 % på aktiekapitalet och 18·8 % på hela det egna kapitalet.

Till jämförelse må nämnas, att 1933 års rörelse — jämväl innefattande rederiverksamhet i lokaltrafik — vid endast 7 % avskrivning, beräknad å tonnagets bokförda värde, visade ett icke obetydligt underskott (å 3·52 milj. kr.) och även vid 6 % avskrivning företedde förlust. Men så var också detta år ett utpräglad depressionsår. En jämförelse av resultatet för de olika åren är emellertid icke möjlig utan att en undersökning göres angående tonnagevärdena, de faktiska och bokföringsvärdena. Man saknar eljest en fast jämförelsebas för avskrivningarnas beräkning.

Ehuru full jämförbarhet icke vinnes, kan det dock vara av intresse att ställa avskrivningarna i relation till fartygsflottans bruttototal och på så sätt få fram vissa räntabilitetssiffror för respektive år. Den ovan för 1936 funna avskrivningsprocenten av omkring 10 % på tonnagets bokförda värde motsvarar, om det absoluta avskrivningsbeloppet sättes i relation till bruttototalet för de i undersökningen medtagna samtliga rederiaktiebolagen, omkring 20 kr. per bruttoton eller en avskrivning för år 1936 å 26·12 och för 1937 å 26·68 milj. kr. Med dessa avskrivningar skulle framkomma beräknade överskott å 16·17 milj. kr. 1936 och å 44·67 milj. kr. 1937 eller 8·8 respektive 24·2 % på aktiekapitalet och 6·9 respektive 18·6 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten. Tillämpas samma norm för avskrivningarna, 20 kr. per bruttoton, på 1933 års uppgifter (med frånräknande av lokalrederierna), erhålles ett avskrivningsbelopp å 30·24 milj. kr., som är mycket större än vinsten före avskrivningar, 22·54 milj. kr., varför rörelsen enligt denna beräkning gått med en betydande förlust (7·70 milj. kr.). De tre åren 1933, 1936 och 1937 uppvisa sålunda en mycket olika räntabilitet för rederiaktiebolagen som helhet. Under depressionsåret 1933 gick rörelsen med förlust, under 1936 med ganska måttlig vinst och under 1937, som för flertalet grenar av sjöfartsnäringen representerar ett verkligt högkonjunkturår, med en betydande vinst.

Till komplettering av de ovan lämnade uppgifterna för rederiaktiebolagen må utöver vad som framhållits rörande avskrivningarna följande meddelas i fråga om vinstdispositionen. För år 1936 ha 30 företag gjort avsättningar till skattefond med 1·71 milj. kr., 100 företag ha verkställt avsättning till reserv- och andra fonder (med undantag av förnyelse- eller avskrivningsfond) med 3·72 milj. kr., 142 ha gjort överföringar i ny räkning av sammanlagt 6·42 milj. kr. och 98 företag av 206 ha lämnat utdelning till aktieägarna med sammanlagt 8·40 milj. kr. eller 5·4 % på aktiekapitalet, för dessa bolag 154·65 milj. kr. Övriga rederiaktiebolag, som icke lämnade utdelning, ägde ett aktiekapital på 29·57 milj. kr. På 1937 års rörelse ha 81 företag till skattefond avsatt tillsammans 5·48 milj. kr., 138 företag ha gjort avsättningar till andra fonder med 16·10 milj. kr., 155 ha i ny räkning överfört 8·41 milj. kr. och

Tabell 3. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående partrederier.

Sammanställningen omfattar 490 partrederier med en fartygsflotta år 1936 av 497 fartyg om 61 578 bruttoton och 96 005 dödviktston samt år 1937 av 495 fartyg om 60 973 bruttoton och 95 085 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet.....	2 960	26·7	3 293	24·8
2. för transport av gods från utlandet till Sverige.....	1 813	16·4	2 564	19·3
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar.....	1 340	12·1	2 039	15·3
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	4 726	42·6	4 899	36·9
I tidsbefraktning har intjänts	234	2·1	491	3·7
Inkomst av förhyrt tonnage	6	0·1	5	0·0
Lastnings- och lossningsbidrag	4	0·0	5	0·0
Summa driftsinkomster	11 083	100·0	13 296	100·0
Allmänna inkomster:				
Realisationsvinst å tonnage.....	—	—	2	0·0
Summa allmänna inkomster	—	—	2	0·0
Summa inkomster	11 083	100·0	13 298	100·0
Förlust före avskrivningar	124		86	
Summa	11 207		13 384	

U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl).....	2 713	27·2	3 006	26·3
Kost.....	735	7·4	809	7·1
Kol och olja, inklusive smörjmedel.....	1 324	13·3	1 518	13·3
Övriga skeppsförnödenheter	335	3·3	406	3·6
Skeppsumgälder	1 641	16·4	1 850	16·2
Lastnings- och lossningskostnader	1 121	11·2	1 372	12·0
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	1 046	10·5	1 184	10·4
Assuranspremier.....	476	4·8	542	4·7
Kommissionsarvoden.....	355	3·5	455	4·0
Övriga	27	0·3	47	0·4
Summa driftskostnader	9 773	97·9	11 189	98·0
Allmänna omkostnader:				
Räntor.....	106	1·1	104	0·9
Skatter	14	0·1	18	0·2
Administrations och övriga kostnader	89	0·9	105	0·9
Summa allmänna omkostnader	209	2·1	227	2·0
Summa utgifter	9 982	100·0	11 416	100·0
Vinst före avskrivningar	1 225		1 968	
Summa	11 207		13 384	

Tabell 4. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående rederier med enskild ägare.

Sammanställningen omfattar 238 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 254 fartyg om 46 522 bruttoton och 68 384 dödviktston samt år 1937 av 253 fartyg om 45 413 bruttoton och 66 789 dödviktston.

I n k o m s t e r					
	1 9 3 6		1 9 3 7		
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter:					
a) i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet.....	1 317	16·9	1 246	12·7	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	2 353	30·2	2 986	30·5	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar.....	1 707	21·9	2 072	21·2	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	2 019	26·0	2 270	23·2	
I tidsbefraktning har intjänts	263	3·4	943	9·7	
Lastnings- och lossningsbidrag.....	6	0·1	7	0·1	
Summa driftsinkomster	7 665	98·5	9 524	97·4	
Allmänna inkomster:					
Inkomst å aktier och obligationer	86	1·1	88	0·9	
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen.	29	0·4	33	0·3	
Realisationsvinst å tonnage	—	—	137	1·4	
Summa allmänna inkomster	115	1·5	258	2·6	
Summa inkomster	7 780	100·0	9 782	100·0	
Förlust före avskrivningar	67		47		
Summa	7 847		9 829		
U t g i f t e r					
Driftskostnader:					
Besättningshyror (även till befäl).....	1 622	22·4	1 828	21·9	
Kost.....	389	5·4	434	5·2	
Kol och olja, inklusive smörjmedel	830	11·5	897	10·8	
Övriga skeppsförnödenheter	196	2·7	229	2·8	
Skeppsumgälder	1 431	19·8	1 479	17·8	
Lastnings- och lossningskostnader.....	1 416	19·6	1 427	17·1	
Reparationer och underhåll (inklusive klassning).....	649	9·0	1 128	13·5	
Assuranspremier.....	310	4·3	378	4·5	
Kommissionsarvoden	153	2·1	209	2·5	
Genomgångsfrakter	2	0·0	2	0·0	
Övriga.....	26	0·3	24	0·3	
Summa driftskostnader	7 024	97·1	8 035	96·4	
Allmänna omkostnader:					
Räntor.....	60	0·8	61	0·7	
Skatter	48	0·7	81	1·0	
Administrations- och övriga kostnader.....	105	1·4	160	1·9	
Summa allmänna omkostnader	213	2·9	302	3·6	
Summa utgifter	7 237	100·0	8 337	100·0	
Vinst före avskrivningar	610		1 492		
Summa	7 847		9 829		

133 rederiaktiebolag ha lämnat utdelning med tillsammans 11·72 milj. kr. på ett aktiekapital å 163·50 milj. kr., utgörande 7·2 % på aktiekapitalet. Övriga rederiaktiebolag ägde ett aktiekapital på 20·72 milj. kr., varå sålunda icke lämnades någon utdelning. Den omständigheten, att utdelning ej lämnats, behöver dock icke betyda, att rörelsen givit otillfredsställande resultat.

Vad beträffar *partrederier* samt *rederier med enskild ägare*, må framhållas, att räntabilitetsberäkningar för dessa kategorier av företag äro betydligt vanskeligare att utföra än för rederiaktiebolag. Detta gäller ej blott därför, att för de förra inga fullständiga uppgifter föreligga rörande företagens kapital, vare sig det totala i rederirörelsen arbetande kapitalet eller det egna kapitalet, utan även därför att rederirörelsens resultatsuppgifter (se tabellerna 3 och 4) icke ge verklig upplysning om rörelsens vinst eller förlust. Det är nämligen inom ifrågavarande organisationsformer av sjöfart ganska vanligt, att partredare eller ägare tjänstgör som befälhavare på fartyget och icke i vanlig ordning uttager ersättning för detta sitt arbete i form av vanlig lön utan får, om han är ensam ägare, hela överskottet och eljest viss del därav. För att uppgifterna rörande besättningshyror samt vinst eller förlust för ifrågavarande rederirörelse skola kunna jämföras med motsvarande för rederiaktiebolagen, är det därför nödvändigt, att man erhåller upplysning om hur varje rederi förfarit vid uppgifternas lämnande jämte uppgifter för erforderlig komplettering.

I sådant syfte infördes på frågeformuläret följande frågor: 1) Har i fartygets bemanning under året ingått ägaren eller delägare i rederiet? 2) Har avlöning (hyra) till denne eller dessa, som tjänstgjort ombord, medräknats i beloppet för »besättningshyror», som av Eder uppgivits här ovan? 3) Om så icke är fallet, till vilket belopp kan avlöningen (hyran) till ägaren eller delägare uppskattas för redogörelseåret?

På grundval av de som svar å dessa frågor erhållna kompletterande uppgifterna ha korrigeringar kunnat verkställas av siffrorna över driftsresultatet i tab. 3 och 4. Dock kvarstår givetvis alltjämt en viss osäkerhet rörande detta resultat. I synnerhet gäller detta de mindre företagen, vilkas vinstsiffror sannolikt äro för högt och förlustsiffror för lågt angivna. I rätt många fall ha svar icke erhållits på den sista av de tre ovannämnda frågorna, rörande storleken av den efterfrågade ersättningen. Då i de lämnade uppgifterna storleksordningen av hyresersättningen varierar högst väsentligt, har det icke ansetts lämpligt att normalisera beloppen, utan det redovisade överskottet har fått anses motsvara den ifrågavarande ersättningen, vilken i allmänhet rör sig om 1 200—3 000 kr. per år. Då i tab. 3 och 4 vinstsiffrorna synas vara för högt och förlustsiffrorna för lågt upptagna, torde en saldering av desamma icke ge en riktig föreställning om driftsresultatet för vardera redigruppen som helhet. Därför har en sådan icke gjorts i nämnda tabeller.

Av de i undersökningen ingående 490 *partrederierna* utvisa för år 1936 82 rent driftsunderskott och 65 varken vinst eller förlust. Den för de förstnämnda i tab. 3 framkomna förlustsiffran, som enligt vad ovan anförts synes vara för

låg, är 124 000 kr. De företag, som utvisa vinst, äro till antalet 343 eller 70 % av samtliga, och deras vinstbelopp uppgår till 1 225 000 kr. För år 1937 visa 59 rent driftsunderskott och 63 varken vinst eller förlust. Den för de förstnämnda företagen i ovannämnda tabell upptagna förlustsiffran utgör 86 000 kr. De företag, som utvisa vinst, äro 368 eller c:a tre fjärdedelar av antalet, och deras vinstbelopp utgör 1 968 000 kr.

Av de 490 partrederierna äro 13 större sådana, vilka hava en mera utvecklad bokföring och därför kunnat lämna uppgifter enligt formulär 1 och 2. 8 av dessa hava för år 1936 gjort avskrivningar å tonnaget på sammanlagt 65 500 kr. utgörande 7·7 % på fartygsflottans bokförda värde. 10 hava verkställt avskrivningar för 1937 med tillsammans 84 300 kr. utgörande 8·7 % på fartygsflottans bokförda värde. Av de övriga 477 partrederierna ha för år 1936 163 rederier gjort amorteringar å lån med tillsammans 302 000 kr., och för år 1937 ha 169 rederier gjort amorteringar med sammanlagt 355 000 kr., sannolikt i regel motsvarande avskrivningar.

En saldering av de totala vinst- och förlustbeloppen före avskrivningar för samtliga partrederier, vilken saldering enligt vad ovan framhållits torde ge för högt vinstsaldo, ger till resultat ett dylikt för år 1936 å 1 101 000 kr. och för 1937 å 1 882 000 kr. Därest för samtliga partrederier de för fartygen uppgivna försäkringsvärdena — omkring 13 milj. kr. — läggas till grund för en avskrivningsberäkning, skulle vid 8 % avskrivning avskrivningsbeloppet uppgå till 1·04 milj. kr. och med 9 % avskrivning till 1·17 milj. kr. Vinsten torde därför totaliter ej ha varit stor, om någon sådan över huvud förekommit, som icke endast utgjort ersättning för tjänst ombord såsom befälhavare eller i annan egenskap. För år 1937 synas dock förhållandena ha varit avsevärt bättre än för 1936. Vid lägre avskrivningsprocent stiger denna vinst givetvis eller uppstår en bokföringsmässig sådan.

Av de i undersökningen ingående 238 rederierna med enskild ägare förete för år 1936 39 rent driftsunderskott och 60 varken vinst eller förlust. Den för de förra i tab. 4 framkomna förlustsiffran, som enligt vad tidigare påpekats synes vara för låg, utgör 67 000 kr. De rederier, som utvisa vinst, äro 139 eller cirka 60 % av samtliga, och deras vinstbelopp uppgår till 610 000 kr. För år 1937 utvisa 34 driftsunderskott, 31 varken vinst eller förlust, och den uppgivna totala förlustsiffran utgör 47 000 kr. De rederier, som utvisa vinst, äro 154 eller nära tre fjärdedelar av antalet, och deras sammanlagda vinstbelopp uppgår enligt tabellen till 1 492 000 kr.

Av de 238 rederierna med enskild ägare bestå 12 av större rederier, vilka äga en mera utvecklad bokföring och därför kunnat lämna uppgifter enligt formulären 1 och 2. Av dessa hava 6 för år 1936 gjort avskrivningar å tonnaget med sammanlagt 91 300 kr., utgörande 6·6 % på fartygsflottans bokförda värde. 8 rederier hava verkställt avskrivningar för år 1937 med sammanlagt 195 200 kr. eller 9·3 % på fartygsflottans bokförda värde. Av de 226 medelstora och mindre rederierna ha för år 1936 77 rederier gjort amorteringar å lån med tillsammans 80 000 kr., och för år 1937 ha 84 rederier gjort sådana med tillsammans 104 000 kr., sannolikt i regel motsvarande avskrivningar.

En saldering av de totala vinst- och förlustbeloppen före avskrivningar avseende samtliga rederier med enskild ägare, vilken saldering enligt vad som ovan understrukits torde visa ett för högt vinstsaldo, ger till resultat ett sådant för år 1936 å 543 000 kr. och för 1937 å 1 445 000 kr. Om man antar, att försäkringsvärdena — omkring 6 milj. kr. — motsvara bokföringsvärdena, så skulle med tillämpning av 7 % avskrivning avskrivningsbeloppet uppgå till 420 000 kr. och med 8 % till 480 000 kr. och sålunda en vinst av rätt betydande storlek uppstå för år 1937, medan för 1936 en ganska ringa sådan förefunnits. Skulle emellertid tonnagets bokföringsvärden vara avsevärt större än försäkringsvärdena, minskas givetvis den beräknade vinsten.

KAP. III.

Tramprederiaktiebolagen.

Större delen av den svenska trampfarten bedrives under aktiebolagsform. Tramprederiaktiebolagens rörelse omfattar dock helt naturligt till viss del kontraktsskiffart, linjesjöfart och specialfart, särskilt malmfart, liksom kontraktsskiffbolagen, linjerederiaktiebolagen och de rederiaktiebolag, som huvudsakligen äro sysselsatta i malmfart, även bedriva viss trampsjöfart. Enligt vad som ovan meddelats har nämligen till de nämnda kategorierna hänförs rederiaktiebolag, vilkas rörelse huvudsakligen är av det ena eller andra slaget. Trampsjöfart bedrives också av andra aktiebolag än rederibolag samt av partrederier och rederier med enskild ägare. I förevarande sammanhang kan trampsjöfartsbegreppet icke renodlas. I detta kapitel behandlade tramprederiaktiebolag omfatta sålunda rederiaktiebolag, som huvudsakligen bedriva trampsjöfart, vari måst innefattas malmfart; dock ingår här icke Grängesbergssbolaget, som är ett utpräglat specialsjöfartsbolag för malmtrafik och som endast redovisas i tabellerna för samtliga rederiaktiebolag.

Materialet är ifråga om tramprederiaktiebolagen ganska fullständigt; ett fåtal bolag, som likviderat under åren 1936 och 1937 eller som icke bedrivit någon rederirörelse, ingår icke i undersökningen. Denna omfattar 120 rederiföretag med en fartygsflotta år 1937 av 191 fartyg om sammanlagt 267 000 bruttoton och 405 000 dödviktston. Icke obetydliga förändringar ha skett under åren, men egendomligt nog är tonnaget vid årsskiftena ungefär detsamma. Dessa 120 rederier ägde ett bokfört eget kapital vid 1937 års slut å 44·02 milj. kr., och i deras rörelse arbetade totaliter ett kapital å 54·38 milj. kr., likaledes efter bokföringsvärdena. Ifrågavarande uppgifter framgå av tab. 5 som omfattar tramprederiaktiebolagens tillgångar och skulder.

En jämförelse av procenttalen för olika tillgångs- och skuldposter enligt tabell 5 med motsvarande enligt tabell 1 för samtliga rederiaktiebolag ger vid handen icke obetydliga olikheter. Sålunda ingår handelsflottan hos tramprederierna med 77·5 % 1936 och 67·0 % 1937 av tillgångarna, medan den för samtliga rederiaktiebolag utgör respektive 70·1 och 65·7 %. Denna fartygsflottans större relativa betydelse vid tramprederierna kompenseras emellertid av en motsvarande större procentandel bland passiva för det egna kapitalet. Detsamma utgör för tramprederierna nämnda år respektive 74·6 och 81·0 % och för samtliga rederiaktiebolag respektive 68·4 och 70·4 %. Fartygs-

flottan hos tramprederierna motsvaras sålunda år 1936 nära nog och år 1937 mer än väl av det egna kapitalet.

Den gjorda jämförelsen med rederiaktiebolagen i allmänhet understryker vissa karakteristiska drag i tramprederiaktiebolagens ekonomiska struktur: de föga differentierade tillgångarna, fartygsflottans dominerande betydelse bland dessa, växlingarna i fråga om likvida tillgodohavanden (jfr 1936 och 1937 tabell 5) samt verksamhetens helt övervägande basering på eget kapital.

Av ej mindre intresse är en jämförelse mellan de båda redovisningsåren inbördes enligt tabell 5. För att få en klarare uppfattning om betydelsen av de skiljaktigheter, som i tabellen komma till synes för så kort tid som två på varandra följande år, bör man i första hand se på de absoluta talen. Absolut sett visar fartygsflottans bokvärde föga ändring, dock att posten inbetalt å nybyggnader år 1937 är nytillkommen. Övriga anläggningsmedel förete knappast större ändring liksom ej heller fordringarna. Av aktiva utvisa däremot bank- och kassatillgodohavanden en högst avsevärd ökning, nämligen från 4·39 milj. kr. år 1936 till ej mindre än 11·73 milj. kr. år 1937. Det är denna tillgångsökning, som huvudsakligen medför förskjutning i procentandelen för fartygsflottan (från 77·5 % 1936 till 67·0 % år 1937). Ökningen av tillgångarna finner å passivsidan främst sin motsvarighet i den redovisade årsvinsten av 9·69 milj. kr.; även övriga egna kapitalposter ha ökats, så att hela det egna kapitalet stigit från 74·6 % till 81·0 % av omslutningen. Minskningen i finansieringsskulder, från 18·5 % år 1936 till 11·6 % år 1937, slutligen understryker det gynnsamma förloppet av verksamheten under året 1937. Att nu närmare ingå härpå kan ej komma ifråga. I detta sammanhang avses endast ett påvisande, huru och till vilken grad ställningen vunnit konsolidering genom de uppenbarligen mycket goda trampfartskonjunkturerna år 1937.

För att återgå till den allmänna jämförelsen kan i detta hänseende göras den ganska anmärkningsvärda iakttagelsen, att tramprederiaktiebolagen vid utgången av 1937 företedde en — efter bokföringsvärdena att döma — starkare finansiell ställning än rederiaktiebolagen i allmänhet och att detta förhållande var omvänt vid utgången av år 1933 enligt den för denna tidpunkt verkställda tidigare ekonomiska sjöfartsundersökningen. Under sistnämnda år motsvarades fartygsflottan till ej obetydlig del av lånekapital, trots att man räknat med bokföringsvärdena. Enär dessa voro alltför höga, visade en omvärdering av flottan en förskjutning mellan eget och främmande kapital, varigenom det sistnämnda kom att överväga.

Då det är av stort intresse att undersöka, i vad mån det genomsnittliga bokföringsvärdet för tramprederiaktiebolagens tonnage står i överensstämmelse med marknadspriset på sådant tonnage, skall ett försök till *tonnagevärdering* göras.

I 1933 års undersökning begagnades i sådant syfte den inom kommerskollegium förda boken över erlagda stämpelavgifter vid fartygsköp, kompletterad med uppgifter hämtade ur skeppslistan. Nu har samma material ut-

nyttjats men kompletterats med uppgifter från en mäklare beträffande fartygsköp eller -försäljningar i de andra nordiska länderna, detta för att man skall kunna erhålla ett så representativt material som möjligt, vilket ger uttryck åt tonnagets marknadspriser. Man har givetvis skilt ut passagerarfartyg och tankfartyg samt såvitt möjligt linjefartyg. Dessutom ha nybyggnader uteslutits. Det därefter återstående materialet omfattar för år 1936 119 fartyg och för 1937 120 sådana. Materialet har uppdelats i tre grupper med hänsyn till fartygens ålder — under 10 år, 10—20 år och över 20 år — och medelpriser ha beräknats för varje sådan grupp. Vidare har en åldersgruppning av handelsflottans bestånd vid slutet av vartdera åren 1936 och 1937 utförts för samtliga rederiaktiebolag tillhörande trampfartyg, d. v. s. fartyg som huvudsakligen gått i trampfart. Dessa innefatta visserligen även sådana fartyg, som ägas av andra aktiebolag än tramprederiaktiebolag, men det synes icke finnas någon anledning att förmoda, att tonnagegruppningen för dessa sistnämnda skulle i väsentlig grad skilja sig från motsvarande för tramprederiaktiebolagen.

Ifrågavarande uppgifter utvisa, att trampfartygens dödviktstonnage fördelar sig med c:a 10 % på gruppen under 10 år, 35 % på gruppen 10—20 år och 55 % på gruppen över 20 år.

Dessa procentsiffror ha sedan begagnats som vägningstal eller vikter för beräkningen av medelpriserna 1936 och 1937 å tramptonnage, varvid de framkomna medelpriserna för tonnage i de olika grupperna utgjort: för år 1936 respektive 308, 86 och 48 kr. per dödviktston och för år 1937 257, 136 och 99 kr. per dödviktston. Medelpriserna för gruppen under 10 år äro uppenbarligen mindre säkra, då de hänföra sig till alltför få fartygsköp, för 1936 av 4 och för 1937 av 9 fartyg. Någon större inverkan på slutresultatet har detta emellertid icke medfört. Beräkningarna ge medelpriserna 87 kr. per dödviktston för 1936 och 128 kr. för 1937.

För år 1933 beräknades ett medelpris av 75 kr. per bruttoton eller 50 kr. per dödviktston, men vid tonnagevärderingen ansågos dessa medelvärden vara väl låga, då marknadspriserna befunno sig i en synnerligen låg vågdal. Då priserna stego till 89 kr. per bruttoton 1934 och 107 kr. 1935, syntes man icke kunna räkna med lägre medelpriser för 1933 än 100 kr. per bruttoton.

För att ytterligare belysa prisutvecklingen och verifiera medelvärdena för 1936 och 1937 har ett material använts, vilket erhållits från en mäklare och vilket avser priserna för en standardbåt om 3 000 dödviktston med enkelt däck. För fartyg av denna typ 15 år gamla utgöra marknadspriserna år 1933 80 kr. per dödviktston, 1936 120 kr. och 1937 180 kr. Dessa priser representera uppenbarligen en prisskala i för hög klass för att gälla såsom genomsnitt för den svenska trampflottan. Motsvarande priser för ett fartyg 25 år gammalt äro: 1933 43, 1936 95 och 1937 117 kr. per dödviktston. Då äldre fartyg sjunka mera i pris under en lågkonjunktur och stiga så mycket starkare under en uppgångstid, äro ej heller dessa värden representativa för trampflottan. Utgångspunkten 100 kr. per bruttoton för år 1933, som tillämpades i 1933 års undersökning, skulle enligt den förstnämnda pris-

Tabell 5. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående tramprederiaktiebolag.

Sammanställningen omfattar 120 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 191 fartyg om 267 816 bruttoton och 406 701 dödviktston samt år 1937 av 191 fartyg om 267 372 bruttoton och 405 256 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan.....	37 146			35 795		
Inbetalning å nybyggnad	—	37 146	77·5	630	36 425	67·0
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	—			—		
förråd	213			257		
klassning	196	409	0·9	87	344	0·6
Aktier i andra bolag än rederibolag	590			590		
Obligationer	1 208	1 798	3·7	1 128	1 718	3·2
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi						
eller eljest fordringar av lång-						
tidsnatur	1 741			2 810		
haverifordringar	251			254		
räntefordringar	18			23		
fraktfordringar m. m.	2 167	4 177	8·7	1 074	4 161	7·6
Bank och kassa		4 387	9·2		11 731	21·6
Summa		47 917	100·0		54 379	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	29 043			29 043		
reservfond	4 070			4 415		
skattefond	276			317		
egna fonder i övrigt	1 232			1 524		
	34 621			35 299		
— aktier i rederibolag	507			547		
	34 114			34 752		
— kvarstående förlust från före-						
gående år	630			426		
+ årets vinst	2 277			9 690		
	1 647	35 761	74·6	9 264	44 016	81·0
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond...		172	0·4		220	0·4
lån från rederilånefonden, skepps-						
hypotekskassan och sekundär-						
lånefonden	866			662		
lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller						
löpande räkning)	1 572			512		
andra (revers-)banklån	3 783			2 421		
reverslån av andra än bank,						
nämnda kassa eller fonder...	2 663			2 301		
egna accepter i samband med						
nybyggnad av tonnage	—	8 884	18·5	406	6 302	11·6
egna accepter, andra	852			360		
förskott av befälhavare och						
mäklare	712			964		
klassning och haverier	133			577		
löpande driftskulder (ej reverslån)	1 063			1 539		
övriga	340	3 100	6·5	401	3 841	7·0
Summa		47 917	100·0		54 379	100·0

Tabell 6. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående tramprederiaktiebolag.

Sammanställningen omfattar 120 rederier med en fartygslotta år 1936 av 191 fartyg om 267 816 bruttoton och 406 701 dödviktston samt år 1937 av 191 fartyg om 267 372 bruttoton och 405 256 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet.....	10 032	23·4	10 764	17·5
2. för transport av gods från utlandet till Sverige.....	8 947	20·9	13 681	22·3
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar.....	19 841	46·3	28 966	47·2
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post- befordran	869	2·0	926	1·5
I tidsbefraktning har intjänts	3 048	7·1	6 581	10·7
Inkomst av förhyrt tonnage	20	0·0	51	0·1
Summa driftsinkomster	42 757	99·7	60 969	99·3
Allmänna inkomster:				
Inkomst av aktier och obligationer.....	69	0·2	85	0·1
Realisationsvinst å tonnage	—	—	278	0·5
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen.	31	0·1	61	0·1
Summa allmänna inkomster	100	0·3	424	0·7
Summa inkomster	42 857	100·0	61 393	100·0
Summa	42 857		61 393	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl).....	6 826	17·0	8 532	16·9
Kost.....	1 632	4·1	2 112	4·2
Kol och olja, inklusive smörjmedel	4 554	11·4	5 586	11·1
Övriga skeppsförnödenheter	1 229	3·1	1 721	3·4
Skeppsumgälder	6 950	17·3	7 884	15·6
Lastnings- och lossningskostnader	11 213	28·0	12 574	24·9
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	1 602	4·0	3 868	7·6
Assuranspremier.....	2 608	6·5	3 511	6·9
Kommissionsarvoden.....	1 639	4·1	2 337	4·6
Genomgångsfrakter	4	0·0	72	0·1
Övriga.....	250	0·6	249	0·5
Summa driftskostnader	38 507	96·1	48 446	95·8
Allmänna omkostnader:				
Räntor	227	0·6	148	0·3
Skatter	36	0·1	86	0·2
Realisationsförlust å tonnage.....	63	0·2	—	—
Administrations- och övriga kostnader.....	1 221	3·0	1 887	3·7
Summa allmänna omkostnader	1 547	3·9	2 121	4·2
Summa utgifter	40 054	100·0	50 567	100·0
Vinst före avskrivningar ¹	2 803		10 826	
Summa	42 857		61 393	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 2 983 000 kr. och förlustsumman 180 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 10 852 000 kr. och förlustsumman 26 000 kr.

skalan motsvaras av 150 kr. 1936 och 225 kr. 1937 eller per dödviktston 67—68 kr. år 1933, 100 kr. 1936 och 150 kr. år 1937.

Medelbokvärdet för tramprederiernas tonnage utgjorde per bruttoton år 1933 171·40 kr., 1936 138·70 kr. och 1937 133·90 kr. eller per dödviktston respektive 114·20, 91·30 och 88·30 kr. per ton. Bokföringsvärdena ha sålunda sjunkit avsevärt, medan marknadsvärdena stigit. 1933 års bokföringsvärden voro emellertid, såsom visats i detta års undersökning, alltför höga. 1936 års motsvarande värden synas vara försvarliga vid jämförelse med marknadspriserna, som röra sig om 87—100 kr. per dödviktston, medan 1937 års bokföringsvärden äro låga i förhållande till marknadspriserna. Enligt en försiktig värdering synes man knappast böra räkna med högre genomsnittsvärde för år 1937 än 125 kr. per dödviktston.

Räknar man med detta värde, får man för tramprederiaktiebolagens tonnage ett värde vid 1937 års slut av 50·66 milj. kr. Det bokförda värdet är endast 35·80 milj. kr. I 1933 års undersökning visade det sig, att man tvärtom hade övervärden å betydande belopp.

Av den gjorda jämförelsen mellan de i sjöfartskonjunkturhänseende så olika åren synes man kunna sluta sig till att tramprederierna år 1936 och särskilt år 1937 förmått till stor del inhämta vad som under tidigare år måst eftersättas i fråga om avskrivningar å tonnaget, och att deras ställning i följd härav framstår i hög grad stärkt vid 1937 års utgång.

För en undersökning av tramprederiaktiebolagens *likviditet* — betalningsberedskap — ger tabell 5 möjlighet till vissa jämförelser, bl. a. mellan totalsummorna för å ena sidan skulder och å andra sidan likvida medel, vartill då förutom fordringar samt medel i bank och kassa synas böra hänföras även aktier och obligationer.

Tabellens relationstal beräknade på omslutningen äro för skulderna 1936 25·4 % och 1937 19·0 % samt för likvida medel 1936 22·5 % och 1937 33·0 %. Ställningen har sålunda förbättrats högst avsevärt och måste betecknas såsom god. Vid bedömandet av dessa siffror måste man taga i betraktande, att skulderna till stor del utgöras av långfristiga lån och genomsnittligt förfalla till betalning på senare tidpunkt än fordringarna av långtidsnatur äro realiserbara. Tabellen ger också närmare upplysning om arten av fordringar och skulder.

För att underlätta jämförelsen och möjliggöra en något längre gående likviditetsundersökning har i nedanstående sammanställning en uppdelning gjorts av de likvida medlen i egentlig menig (fordringar, bank och kassa) i sådana av långtids- och korttidsnatur samt av skulderna i fasta och rörliga. Vill man se de olika posternas andel av balansomslutningen, må hänvisas till tabell 5, som exempelvis upplyser om skuldernas betydelse för verksamheten.

Sammanställningen utvisar, att de kortfristiga fordringarna äro flera gånger så stora som de rörliga skulderna, varför tramprederierna tydligen vid de tidpunkter, som undersökningen avser, ägde en mycket god likviditet. År 1933 var förhållandet det motsatta.

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Fordringar av långtidsnatur	1 741	20·3	2 810	17·7
» » korttidsnatur	6 823	79·7	13 082	82·3
Summa	8 564	100 0	15 892	100·0
Skulder, fasta	8 884	74·1	6 302	62·1
» , rörliga	3 100	25·9	3 841	37·9
Summa	11 984	100·0	10 143	100·0

Tramprederiaktiebolagens inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 framgå av tabell 6.

Tabellen utvisar, att en vinst uppstått före avskrivningar å 2·80 milj. kr. år 1936 och 10·83 milj. kr. år 1937. Räknar man med de för nämnda år verkställda avskrivningarna å tonnage — övriga avskrivningar äro obetydliga — uppgående till 1·01 milj. kr. 1936 och 2·67 milj. kr. 1937, skulle framkomma en nettovinst för år 1936 å 1·79 milj. och för 1937 å 8·16 milj. kr.

Emellertid ha för år 1936 endast 51 och för 1937 72 av 120 rederier gjort avskrivningar, varför det verkliga årsresultatet för samtliga företag icke erhåller riktig belysning genom de nyssnämnda siffrorna, vilka låta detta resultat synas bättre än det i verkligheten är.

De 51 rederier, som verkställt avskrivningar år 1936, ägde sin handelsflotta bokförd till 20·49 milj. kr. vid årets slut, motsvarande, med tillägg av avskrivningarna i bokslutet, 21·00 milj. kr. Avskrivningarna utgjorde alltså 4·8 % på bokföringsvärdet. — De 72 rederier, som gjort avskrivningar år 1937, hade sin flotta bokförd till 24·75 milj. kr. vid årets slut eller 25·90 milj. kr. med tillägg av avskrivningar, gjorda i samband med bokslutet, av vilket belopp avskrivningarna utgjorde 10·1 %. Högst olika avskrivningsprocent tillämpades alltså för de båda åren. Till jämförelse må nämnas, att avskrivningarna för tramprederiaktiebolagen år 1933 utgjorde 5·0 % på bokföringsvärdet.

Såsom normal avskrivning plägar anses 5 % på anskaffningsvärdet, då det gäller vanligt ångfartygstonnage, och betydligt högre procent, upp till 10 %, för s. k. second-hand-tonnage. Då uppgifter angående anskaffningsvärdet icke föreligga, är man, såsom förut anmärkts, nödsakad att med utgångspunkt från nämnda procenttal beräkna avskrivningarna på grundval av det bokförda värdet. De svenska tramprederiaktiebolagens flotta har en medelålder av omkring 30 år. Flertalet fartyg byggdes alltså på en tid, då byggnadspriserna rörde sig omkring 130—140 kr. per dödviktston eller c:a 200 kr. per bruttoton. Sedermera har emellertid mycket tonnage köpts i andra hand under åren 1915—20 till betydligt högre och under åren 1921—37 till betydligt lägre priser (möjligen med undantag för relativt nytt tonnage åren 1929 och 1937). De genomsnittliga bokföringsvärdena för 1936 138·70 kr. och för 1937 133·90 kr. per bruttoton synas därför icke kunna i högre grad

Tabell 7. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för tramprederiaktiebolag med fartyg huvudsakligen sysselsatta i östersjöfart.

Sammanställningen omfattar 9 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 14 fartyg om 11 750 bruttoton och 16 150 dödviktston samt år 1937 av 14 fartyg om 11 751 bruttoton och 16 150 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan.....	1 526			1 407		
Inbetalning å nybyggnad	—	1 526	86·8	—	1 407	71·6
Övriga anläggningsmedel:						
förråd	9	9	0·5	0	0	0·0
Aktier i andra bolag än rederibolag	7			7		
Obligationer	9	16	0·9	9	16	0·8
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	—			155		
haverifordringar	3			6		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.	121	124	7·1	101	262	13·3
Bank och kassa		83	4·7		281	14·3
Summa		1 758	100·0		1 966	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	1 206			1 206		
reservfond	206			235		
skattefond	—			—		
egna fonder i övrigt	13			—		
	1 425			1 441		
— kvarstående förlust från föregående år.....	115			90		
+ årets vinst	87			343		
	28	1 397	79·5	253	1 694	86·2
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		—	—		—	—
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	—			—		
lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	49			1		
andra (revers-)banklån	45			37		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder	244	338	19·2	103	141	7·2
egna acceptor andra än i samband med nybyggnad av tonnage....	—			2		
förskott av befälhavare och mäklare.	8			10		
klassning och haverier	—			77		
löpande driftskulder (ej reverslån)	15	23	1·3	42	131	6·6
Summa		1 758	100·0		1 966	100·0

Tabell 8. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för tramprederiaktiebolag med fartyg huvudsakligen sysselsatta i östersjöfart.

Sammanställningen omfattar 9 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 14 fartyg om 11 750 bruttoton och 16 150 dödviktston samt år 1937 av 14 fartyg om 11 751 bruttoton och 16 150 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet.....	444	19·1	559	17·3
2. för transport av gods från utlandet till Sverige.....	1 416	60·9	2 218	68·6
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar.....	409	17·6	416	12·9
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	44	1·9	30	0·9
I tidsbefraktning har intjänts	6	0·2	9	0·3
Summa driftsinkomster	2 319	99·7	3 232	100·0
Allmänna inkomster:				
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen	3	0·3	0	0·0
Summa allmänna inkomster	3	0·3	0	0·0
Summa inkomster	2 322	100·0	3 232	100·0
Summa	2 322		3 232	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl).....	365	16·7	423	15·2
Kost.....	90	4·1	109	3·9
Kol och olja, inklusive smörjmedel	252	11·5	281	10·1
Övriga skeppsförnödenheter	60	2·7	80	2·9
Skeppsumgälder	438	20·0	539	19·4
Lastnings- och lossningskostnader	667	30·5	870	31·3
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	75	3·4	170	6·1
Assuranspremier	129	5·9	141	5·1
Kommissionsarvoden	58	2·6	80	2·9
Förlust å förhyrt tonnage.....	7	0·3	10	0·4
Övriga	10	0·5	17	0·6
Summa driftskostnader	2 151	98·2	2 720	97·9
Allmänna omkostnader:				
Räntor	4	0·2	1	0·0
Skatter	3	0·1	4	0·2
Administrations- och övriga kostnader.....	32	1·5	52	1·9
Summa allmänna omkostnader	39	1·8	57	2·1
Summa utgifter	2 190	100·0	2 777	100·0
Vinst före avskrivningar ¹	132		455	
Summa	2 322		3 232	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 138 000 kr. och förlustsumman 6 000 kr. För 1937 visar intet rederi förlust.

avvika från anskaffningsvärdet för trampflottan. Sannolikt är dock detta värde något högre än bokföringsvärdet. 5 % på det sistnämnda synes därför vara väl låg avskrivning. Härfor talar också, att en stor del av trampflottan köpts i andra hand, då som nämnts högre avskrivningsprocent bör tillämpas. Dock må framhållas, att med hänsyn till tonnagets höga medelålder detsamma, i den mån det icke gäller second-hand-tonnage, till allra största delen borde vara avskrivet.

Räknar man med 6 % avskrivning å fartygsflottans bokförda värde vid årens slut med tillägg av i boksluten gjorda avskrivningar, eller respektive 37·65 och 36·94 milj. kr., erhåller man avskrivningsbelopp för år 1936 å 2·26 milj. kr. och för 1937 å 2·22 milj. kr. Dragas dessa belopp från bruttovinsten, erhålles för 1936 ett nettobelopp å 540 000 kr. eller 1·9 % på aktiekapitalet och 1·6 % på hela det egna kapitalet vid årets slut exkl. årsvinsten samt för 1937 ett nettobelopp å 8·61 milj. kr. eller 29·6 % på aktiekapitalet och 24·4 % på hela det egna kapitalet exklusive årsvinsten. Räknar man åter med 7 % avskrivning på flottans bokförda värde, erhåller man en nettovinst 1936 å 160 000 kr. och för 1937 å 8·24 milj. kr. Räntabiliteten var alltså låg år 1936 men hög 1937. Det må nämnas, att för år 1933 tramprederiaktiebolagen redan vid 5 % avskrivning å bokföringsvärdet visade förlust (å 2·94 milj. kr.).

Dessa rederier innefatta då även sådana, som i förevarande undersökning för åren 1936 och 1937 räknats till kontraktsrederier, samt sådana som på grund av sin blandade verksamhet ej medtagits. Sistnämnda kategori kan ej utan ingående undersökning frånges från 1933 års material. Detta kan däremot ske med kontraktsrederierna, av vilka 22 för sistnämnda år inräknades bland tramprederierna. Det visar sig, att av samtliga tramprederiers överskott före avskrivningar för år 1933 uppgående till 2 096 000 kr. ej mindre än 2 031 000 kr. härrörde från de företag, som i förevarande undersökning hänförts till kontraktsrederier. För egentliga tramprederiaktiebolag uppstod sålunda år 1933 en vinst före avskrivningar å blott 65 000 kr. Räknar man med 6 respektive 7 % avskrivning å tonnagets bokförda värde, d. v. s. med 4·80 respektive 5·60 milj. kr., uppstår en förlust å respektive 4·74 och 5·34 milj. kr. eller 9·3 respektive 10·9 % på aktiekapitalet och 8·0 respektive 9·4 % på hela det egna kapitalet vid årets slut.

Det är av intresse att undersöka räntabiliteten för tramprederierna utifrån en såvitt möjligt fast jämförelsebas genom att beräkna avskrivningarna med samma belopp per fartygston. Härvid tages lämpligen till utgångspunkt avskrivningsbeloppet efter 6 % på tonnagets bokföringsvärde år 1936, 2·26 milj. kr., som befinnes utgöra 8·4 kr. per bruttoton. Enligt denna avskrivningsgrund beräknas avskrivningarna till 2·25 milj. kr. för ett vart av åren 1936 och 1937 samt till 3·91 milj. kr. för år 1933. Nettovinsten skulle med dessa avskrivningsbelopp utgöra för 1936 0·55 och för 1937 8·58 milj. kr., medan för 1933 en förlust å 3·85 milj. kr. skulle uppstå. Räntabiliteten skulle bli respektive 1·9, 29·5 och — 7·5 % på aktiekapitalet samt 1·6, 25·0 och — 6·5 % på hela det egna kapitalet vid respektive års slut exklusive årsvinsten.

Man torde kunna ifrågasätta, huruvida man genom den sist begagnade me-

toden att beräkna avskrivningarna uppnått större jämförbarhet mellan räntabilitetssiffrorna för de olika åren. Det är icke omöjligt, att användningen av ett bestämt avskrivningsbelopp per bruttoton ger en mera skenbar än verklig jämförbarhet, som icke är bättre än en viss procent av tonnageets bokförda värde. Då man icke äger uppgifter angående de olika fartygens anskaffningsvärden och ålder, kan man icke avgöra, huruvida den ena metoden är bättre än den andra. Här har endast ett försök gjorts att belysa frågan. Det torde icke kunna anses vara en uppgift för en statistisk undersökning att gå in på alla de kalkyler och konstruktioner, som skulle krävas för att man skall komma så nära som möjligt i jämförbarhet i räntabilitetsavseende.

De gjorda beräkningarna utvisa, att tramprederiaktiebolagen äga en högst varierande räntabilitet. Särskilt anmärkningsvärt är, att år 1936, som allmänt betraktas som ett gott normalår för sjöfarten, och som under senare delen företedde starkt stigande fraktsatser, icke gav högre räntabilitet än vad ovan visats. Trampfarten anses vara den sjöfartsgren, som representerar den vilda, fria farten, pionjären, som är spekulativ och alltså kan utnyttja en konjunktur. Men den blir också i hög grad lidande av en depression, varom 1933 års höga förlustsiffror vittna. Med kännedom om fraktmarknadsförhållandena, som från 1922 och till 1936 visat en med några få kortvariga mindre undantag föga varierande låg fraktnivå, närmast bestämd av uppläggningskostnaderna, vill det synas, som om det karakteristiska för 1920- och 1930-talens trampsjöfart vore, att en lång följd av dåliga år avbrytas av något enstaka mycket gott år. Man torde därför icke kunna bedöma trampsjöfartens ekonomi utan att äga tillgång till uppgifter rörande dess vinstförhållanden under en längre följd av år, sträckande sig över åtminstone en hel konjunkturcykel, varjämte erfordras uppgifter över likviderade och nystartade företag under samma tid. Förevarande undersökning har tillsammans med den föregående av liknande slag (avseende år 1933) endast äsyftat att belysa sjöfartsekonomin under vissa år av olika karaktär i konjunkturavseende.

Av de 120 tramprederiaktiebolagen visade år 1936 31 företag ren driftsförlust och detta gällde år 1937 12 företag.

9 rederier gjorde år 1936 avsättningar till skattefond med tillsammans 53 000 kr., och 56 gjorde år 1937 sådana avsättningar med 1 374 000 kr. 61 rederier gjorde år 1936 avsättning till andra fonder (utom förnyelse- eller avskrivningsfond) med sammanlagt 670 000 kr., och 88 rederier gjorde 1937 dylika avsättningar med 2 663 000 kr. I ny räkning överfördes 1936 866 000 kr. och 1937 1 701 000 kr.

52 rederier med ett aktiekapital å 17.48 milj. kr. lämnade för år 1936 utdelning till aktieägarna med sammanlagt 817 000 kr. eller 4.7 %. För 1937 lämnade 80 aktiebolag utdelning med 2.15 milj. kr. å ett aktiekapital av 23.36 milj. kr., d. v. s. 9.2 %. År 1936 lämnade 68 rederier med ett sammanlagt aktiekapital å 11.56 milj. kr. ingen utdelning, och detsamma gällde för år 1937 40 aktiebolag med 5.68 milj. kr. aktiekapital. Det är för sistnämnda år huvudsakligen smårederier, som ej lämnat någon utdelning. Vinsten kan emellertid ha uttagits på annat sätt.

Tabell 9. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för tramprederiaktiebolag med fartyg huvudsakligen sysselsatta i nordsjöfart.

Sammanställningen omfattar 95 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 144 fartyg om 202 741 bruttoton och 304 257 dödviktston samt år 1937 av 144 fartyg om 200 448 bruttoton och 300 112 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan.....	27 116			26 337		
Inbetalning å nybyggnad	—	27 116	78·4	470	26 807	66·9
Övriga anläggningsmedel:						
förråd	137			224		
klassning	195	332	0·9	87	311	0·8
Aktier i andra bolag än rederibolag	579			580		
Obligationer	5	584	1·7	5	585	1·5
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av lång- tidsnatur	1 595			2 317		
haverifordringar	136			157		
räntefordringar	18			23		
fraktfordringar m. m.....	1 463	3 212	9·3	779	3 276	8·2
Bank och kassa		3 341	9·7		9 070	22·6
Summa		34 585	100·0		40 049	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	21 277			21 277		
reservfond	2 929			3 194		
skattefond	55			95		
egna fonder i övrigt	544			785		
	24 805			25 351		
— aktier i andra rederibolag ..	122			162		
	24 683			25 189		
— kvarstående förlust från före- gående år.....	195			70		
+ årets vinst	1 670			7 575		
	1 475	26 158	75·6	7 505	32 694	81·7
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond ..		42	0·1		90	0·2
lån från rederilånefonden, skepps- hypotekskassan och sekundär- lånefonden	208			148		
lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	1 437			466		
andra (revers-)banklån	2 566			1 756		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder ..	1 663			1 358		
egna acceptor i samband med nybyggnad av tonnage	—	5 874	17·0	360	4 088	10·2
egna acceptor, andra	618			392		
förskott av befälhavare och mäklare	502			693		
klassning och haverier	116			386		
löpande driftskulder (ej reverslån)	964			1 331		
övriga	311	2 511	7·3	375	3 177	7·9
Summa		34 585	100·0		40 049	100·0

Tabell 10. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för tramprederiaktiebolag med fartyg huvudsakligen sysselsatta i nordsjöfart.

Sammanställningen omfattar 95 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 144 fartyg om 202 741 bruttoton och 304 257 dödviktston samt år 1937 av 144 fartyg om 200 448 bruttoton och 300 112 dödviktston.

I n k o m s t e r					
	1 9 3 6		1 9 3 7		
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter:					
a) i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	7 450	23·4	8 296	17·6	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	6 758	21·2	10 444	22·1	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	14 842	46·7	23 193	49·1	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	433	1·4	475	1·0	
I tidsbefraktning har intjänts	2 258	7·1	4 421	9·4	
Inkomst av förhyrt tonnage	25	0·1	62	0·1	
Summa driftsinkomster	31 766	99·9	46 891	99·3	
Allmänna inkomster:					
Inkomst av aktier och obligationer	3	0·0	4	0·0	
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen..	24	0·1	57	0·1	
Realisationsvinst å tonnage	—	—	264	0·6	
Summa allmänna inkomster	27	0·1	325	0·7	
Summa inkomster	31 793	100·0	47 216	100·0	
Summa	31 793		47 216		
U t g i f t e r					
Driftskostnader:					
Besättningshyror (även till befäl)	5 117	17·1	6 581	16·8	
Kost	1 197	4·0	1 620	4·1	
Kol och olja, inklusive smörjmedel	3 256	10·9	4 288	10·9	
Övriga skeppsförnödenheter	883	3·0	1 248	3·2	
Skeppsumgälder	5 261	17·6	6 393	16·3	
Lastnings- och lossningskostnader	8 588	28·8	9 859	25·2	
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	1 226	4·1	2 958	7·6	
Assuranspremier	1 916	6·4	2 706	6·9	
Kommissionsarvoden	1 170	3·9	1 716	4·4	
Genomgångsfrakter	4	0·0	40	0·1	
Övriga	113	0·4	160	0·4	
Summa driftskostnader	28 731	96·2	37 569	95·9	
Allmänna utgifter:					
Räntor	178	0·6	109	0·3	
Skatter	32	0·1	72	0·2	
Realisationsförlust å tonnage	84	0·3	—	—	
Administrations- och övriga kostnader	840	2·8	1 400	3·6	
Summa allmänna omkostnader	1 134	3·8	1 581	4·1	
Summa utgifter	29 865	100·0	39 150	100·0	
Vinst före avskrivningar ¹	1 928		8 066		
Summa	31 793		47 216		

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 2 102 000 kr. och förlustsumman 174 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 8 082 000 kr. och förlustsumman 16 000 kr.

Tabell 11. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för tramprederiaktiebolag med fartyg huvudsakligen sysselsatta i oceanfart.

Sammanställningen omfattar 7 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 16 fartyg om 39 116 bruttoton och 63 169 dödviktston samt år 1937 av 17 fartyg om 42 564 bruttoton och 68 394 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	6 526			6 378		
Inbetalning å nybyggnad	—	6 526	70·9	160	6 538	66·5
Övriga anläggningsmedel:						
förråd	0	0	0·0	7	7	0·1
Aktier i andra bolag än rederibolag	2			2		
Obligationer	1 193	1 195	13·0	1 113	1 115	11·3
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av lång- tidsnatur	—			240		
haverifordringar	89			77		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.	453	542	5·9	106	423	4·3
Bank och kassa		940	10·2		1 746	17·8
Summa		9 203	100·0		9 829	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	4 946			4 946		
reservfond	688			737		
skattefond	220			219		
egna fonder i övrigt	558			574		
	6 412			6 476		
— aktier i andra rederibolag ..	382			379		
	6 030			6 097		
+ kvarstående odisponerad vinst	46			42		
+ årets vinst	370			1 175		
	416	6 446	70·0	1 217	7 314	74·4
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond ..		130	1·4		130	1·3
lån från rederilånefonden, skepps- hypotekskassan och sekundär- lånefonden	658			514		
lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	50			43		
andra (revers-)banklån	841			608		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder ..	623	2 172	23·6	765	1 930	19·7
egna accepter andra än i samband med nybyggnad av tonnage ..	225			—		
förskott av befälhavare och mäk- lare	180			189		
klassning och haverier	—			88		
löpande driftskulder (ej reverslån)	31			160		
övriga	19	455	5·0	18	455	4·6
Summa		9 203	100·0		9 829	100·0

Tabell 12. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för tramprederiaktiebolag med fartyg huvudsakligen sysselsatta i oceanfart.

Sammanställningen omfattar 7 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 16 fartyg om 39 116 bruttoton och 63 169 dödviktston samt år 1937 av 17 fartyg om 42 564 bruttoton och 68 394 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	1 740	28·3	1 742	22·7
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	343	5·6	729	9·5
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	3 184	51·7	3 226	42·0
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post- befordran	44	0·7	40	0·5
I tidsbefraktning har intjänts	760	12·3	1 869	24·3
Inkomst av förhyrt tonnage	1	0·0	—	—
Summa driftsinkomster	6 072	98·6	7 606	99·0
Allmänna inkomster:				
Inkomst av aktier och obligationer	67	1·1	80	1·0
Realisationsvinst å tonnage	20	0·3	—	—
Summa allmänna inkomster	87	1·4	80	1·0
Summa inkomster	6 159	100·0	7 686	100·0
Summa	6 159		7 686	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	943	16·9	1 087	17·9
Kost.	250	4·5	277	4·5
Kol och olja, inklusive smörjmedel	743	13·3	678	11·1
Övriga skeppsförnödenheter	216	3·9	304	5·0
Skeppsumgälder	814	14·6	589	9·7
Lastnings- och lossningskostnader	1 311	23·5	1 278	21·1
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	173	3·1	520	8·5
Assuranspremier	445	8·0	511	8·4
Kommissionsarvoden	319	5·7	415	6·8
Genomgångsfrakter	—	—	33	0·5
Övriga	90	1·6	43	0·7
Summa driftskostnader	5 304	95·1	5 735	94·2
Allmänna omkostnader:				
Räntor	23	0·4	30	0·5
Skatter	0	0·0	7	0·1
Administrations- och övriga kostnader	252	4·5	316	5·2
Summa allmänna omkostnader	275	4·9	353	5·8
Summa utgifter	5 579	100·0	6 088	100·0
Vinst före avskrivningar¹	580		1 598	
Summa	6 159		7 686	

¹ Inga förlustsummor vare sig för 1936 eller 1937.

De 120 tramprederiaktiebolagen fördela sig på följande grupper av *geografisk fart*, vari rederiernas fartyg haft sin huvudsakliga sysselsättning:

	1 9 3 6				1 9 3 7			
	Antal rederier	Antal fartyg	Brutto-ton	D.W.-ton	Antal rederier	Antal fartyg	Brutto-ton	D.W.-ton
Kust- och kanalfart	6	10	1 338	2 075	6	10	1 333	2 050
Östersjöfart	9	14	11 750	16 150	9	14	11 751	16 150
Nordsjöfart	95	144	202 741	304 257	95	144	200 448	300 112
Annan europeisk fart	3	7	12 871	21 050	3	6	11 276	18 550
Oceanfart	7	16	39 116	63 169	7	17	42 564	68 394

Tablån utvisar, att nordsjöfarten fullständigt dominerar såsom tramprederiaktiebolagens verksamhetsområde. Till denna fartkategori har då, i likhet med vad som skedde i 1933 års undersökning, hänförts vad som kunde kallas nord-östersjöfart eller fartyg, som gå i omväxlande nordsjö- och östersjöfart eller en kombination av dessa, varvid ingendera farten egentligen överväger. Det är tämligen många rederier och fartyg, som varit engagerade i sådan fart. Det gäller 33 rederier med år 1936 37 fartyg om sammanlagt 50 707 brutto- och 74 210 dödviktston och år 1937 39 fartyg om 53 465 brutto- och 77 965 dödviktston.

Det är egentligen huvudsakligen nordsjöfarten som är av intresse. Men vissa jämförelser med de närmast viktigaste fartkategorierna skola också göras, nämligen med östersjöfarten och oceanfarten. Övriga fartgrupper omfatta alltför få rederier, för att icke siffrorna skola kunna influeras i hög grad av tillfälligheter.

Granskar man uppgifterna i tabellerna 7—12 beträffande de olika fartkategorierna, finner man, att de företag, som haft sin huvudsakliga verksamhet i Östersjön, visa icke oväsentliga avvikelser från nordsjö- och oceanrederierna. Östersjörederiernas fartyg äro bokförda till relativt höga värden, särskilt år 1936, varigenom fartygsflottan kommit att representera ej mindre än 86·8 % av tillgångarna år 1936 och 71·5 % av dessa år 1937, medan nordsjörederiernas motsvarande procenttal utgöra respektive 78·4 och 66·9 samt oceanrederiernas 70·9 och 66·5 %. Det egna kapitalet ingår med så relativt hög andel som 79·5 % för östersjörederierna år 1936 och 86·1 % år 1937, medan nordsjörederierna uppvisa procenttal om respektive 75·6 och 81·7 samt oceanrederierna dylika om 70·0 och 74·4 %.

Bruttoinkomsten för östersjörederierna utgjorde före avskrivningar år 1936 132 000 kr. och 1937 455 000 kr., och nettoinkomsten efter samtliga avskrivningar å tonnage uppgår till 79 000 kr. 1936 och 324 000 kr. 1937.

Nu hava emellertid icke alla företag gjort avskrivningar, och för 1937 synas dessa, där de förekommit, vara större än vad som motsvarar det normala för året. För år 1936 gjorde 3 företag avskrivningar å tonnage med sammanlagt 53 000 kr. eller 5·2 % på fartygens bokförda värde, och för år

1937 gjorde 4 rederier avskrivningar med 1 milj. kr. eller 13·1 % på tonnagets bokvärde. Medan det sistnämnda procenttalet, som nämnts, förefaller vara väl högt och innefatta kompensation för tidigare underlåtta avskrivningar, så torde det förstnämnda måhända vara något för lågt. Man synes komma närmast det normala genom att räkna med 6, kanske 7 % på de bokförda värdena. Går man ut från 6 % avskrivning på hela den ifrågavarande flottans bokförda värde, erhåller man avskrivningsbelopp å respektive 94 000 kr. 1936 och 91 000 kr. 1937 och nettointkomstbelopp efter dessa avskrivningar å 38 000 kr. 1936 och 364 000 kr. 1937 eller 3·2 respektive 30·2 % på aktiekapitalet samt 2·9 respektive 27·0 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten. Räknar man i stället med 7 % avskrivning, blija avskrivningsbeloppen 110 000 kr. 1936 och 106 000 kr. 1937 samt nettointkomsten respektive 22 000 och 349 000 kr. eller 1·8 respektive 28·9 % på aktiekapitalet och 1·7 respektive 25·9 % på hela det egna kapitalet exklusive årsvinsten. Räntabiliteten var sålunda ganska svag även under ett så jämförelsevis gott år som 1936, men den steg hastigt till verkligt höga siffror 1937.

3 rederier lämnade år 1936 utdelning med 19 000 kr. och 4 år 1937 med 80 000 kr. eller 4·2 respektive 10·0 % på aktiekapitalet för de rederier, som lämnat utdelning.

Bruttoinkomsten för *nordsjörederierna* utgjorde före avskrivningar 1 928 000 kr. 1936 och 8 066 000 kr. 1937. De totala avskrivningarna å tonnage utgjorde för år 1936 549 000 kr. och för 1937 1 777 000 kr., varför nettot skulle utgöra respektive 1 379 000 och 6 289 000 kr. Endast 36 rederier av 95 gjorde emellertid avskrivningar för år 1936 med 4·1 % på fartygsflottans bokvärde, och blott 55 rederier gjorde för 1937 avskrivningar med 9·7 % å detta värde. Skillnaden i procenttalen är stor, och man synes ha anledning att räkna med 6 å 7 % som normalt. Räknar man med genomgående 6 % avskrivning på fartygsflottans bokförda värde, erhåller man avskrivningsbelopp å respektive 1 641 000 och 1 609 000 kr., som skulle ge nettoöverskott å respektive 287 000 och 6 457 000 kr., d. v. s. 1·3 % för 1936 och 30·3 % för 1937 på aktiekapitalet och 1·2 respektive 25·7 % på hela det egna kapitalet exklusive årsvinsten. Med 7 % avskrivning bli avskrivningsbeloppen 1 915 000 respektive 1 877 000 kr., och med en sådan avskrivning år 1936 försvinner hela vinsten och förvandlas i förlust samt minskas för 1937 till 6 098 000 kr. eller 29·1 % på aktiekapitalet och 24·6 % på hela det egna kapitalet exklusive årsvinsten. Det synes sålunda tvivelaktigt, om *nordsjörederierna* såsom helhet gävo någon vinst år 1936, däremot visade de en mycket god sådan 1937.

År 1936 lämnade 44 rederier av 95 utdelning med 628 000 kr. eller 4·8 % på aktiekapitalet och år 1937 68 med 1 661 000 kr. eller 9·6 % på aktiekapitalet för de rederier, som gjort utdelning.

Bruttoinkomsten för *oceanrederierna* utgjorde före avskrivningar 580 000 kr. 1936 och 1 598 000 kr. 1937. Nettointkomsten beräknas efter samtliga avskrivningar å tonnage till 195 000 kr. 1936 och 980 000 kr. 1937. 5 rederier gjorde avskrivningar för år 1936 med 6·7 % på tonnagets bokförda värde

och lika många för år 1937 med 12·8 % på detta värde. Sistnämnda siffra synes innefatta jämväl engångsnedskrivningar.

Emellertid synes man böra räkna med en enhetlig avskrivningsprocent för samtliga rederier grundad på fartygsflottans värde och med ledning av de faktiska avskrivningarna, i den mån de kunna anses vara normala. 6 % avskrivning å hela den ifrågavarande fartygsflottans bokförda värde ger för 1936 404 000 kr. och för 1937 409 000 kr., och med denna avskrivning bli nettobeloppen respektive 176 000 och 1 189 000 kr. eller 3·5 respektive 24·0 % på aktiekapitalet och 2·9 respektive 19·4 % på hela det egna kapitalet exklusive årsvinsten. Med 7 % avskrivning erhållas avskrivningsbeloppen 472 000 kr. 1936 och 477 000 kr. 1937 samt överskotten 108 000 respektive 1 121 000 kr., d. v. s. 2·2 respektive 22·6 % på aktiekapitalet och 1·8 respektive 18·3 % på hela det egna kapitalet exklusive årsvinsten. Räntabiliteten synes alltså ha varit ganska svag 1936 men god 1937.

För år 1936 lämnade 3 rederier utdelning med sammanlagt 134 000 kr. eller 3·9 % på motsvarande aktiekapital, och för år 1937 lämnade 4 rederier utdelning med tillsammans 310 000 kr. eller 7·8 % på aktiekapitalet.

KAP. IV.

Partrederierna.

Partrederi är enligt sjölagen en företagsform, då flera äro redare i ett fartyg och svara envar allenast i förhållande till sin lott i fartyget för sådana rederiets förbindelser, för vilka redare svara personligen.

För samtliga 490 partrederier, som ingå i undersökningen med uppgifter för bägge åren 1936 och 1937, ha i kapitel II meddelats sammanställningar över deras fartygsflottas uppgivna värde samt deras inkomster och utgifter nämnda år. Dessa 490 rederier ägde vid 1937 års slut 495 fartyg om tillsammans 60 973 bruttoton och 95 085 dödviktston. Om det kapital, som fartygen representera, kan man få en viss uppfattning genom uppgifter över fartygens försäkrings- och försäljningsvärde, som inhämtats å frågeformulären. Totalsumman rör sig om cirka 13 milj. kr. Detta värde är självfallet nominellt. I vad mån det överensstämmer med det reella värdet, närmast marknadsvärdet, beror på fartygsflottans värdering.

Kollegium har i syfte att utröna de tillämpade grunderna vid värderingen tillskrivit de assurancesföreningar, i vilka ifrågavarande rederiföretag ha sina fartyg försäkrade, utan att erhålla väsentligen andra upplysningar, än att värderingen sker genom besiktningsmän, varvid hänsyn toges till verkställt underhåll, reparationer och framför allt vad segelfartyg med hjälpmaskin angår motorns ålder och det skick, vari den befinner sig. Några normer för värdevariationerna efter fartygens ålder ha icke kunnat utrönas. Olika fartygstyper, material, underhåll och motorer av olika årtal spela uppenbarligen en mycket stor roll. Därför har ett försök, som gjorts, att ur kommerskollegii bok över stämpelavgifterna vid fartygsköp utdraga uppgifter rörande fartygens försäljningspriser icke heller ansetts giva någon verkligt säker ledning vid tonnagets värdering, i synnerhet icke för tonnage av olika ålder.

Såsom i kap. I framhållits, äro de uppgifter, som inhämtats från partrederier och rederier med enskild ägare, endast beträffande ett fåtal större företag likvärdiga med dem, som erhållits från rederiaktiebolagen. I allmänhet är bokföringen för de mindre företagen, vilka ju äro de vida övervägande till antalet, mycket bristfällig. Då tillförlitligheten i regel kan sägas variera med företagens storlek, gjordes i 1933 års undersökning ett försök till uppdelning efter tonnagets storlek i tre grupper, de största partrederierna med fartyg om 1 000 brutton och däröver, de medelstora rederierna med ett tonnage å 200—1 000 bruttoton och de mindre rederierna med ett tonnage under 200 bruttoton. Emellertid förekommer i många fall, att företagsenheten

är av endast mera formell natur och att ett antal partrederier i verkligheten utgöra ett enda företag. Vidare synes den omständigheten, att ett företag äger ång- och motorfartyg, ställa större krav på dess skötsel och därför också bokföring, än om det äger ett segelfartyg med hjälpmaskin. Det har därför synts, som om den naturliga uppdelningen av materialet borde göras på följande sätt. De största företagen bilda en väl avgränsad grupp. De voro i 1933 års undersökning blott 11 till antalet och äro i förevarande undersökning 13. De äga endast ång- och motorfartyg av ganska betydande storlek och ha en bokföring, som är fullt jämställd med rederiaktiebolagens. De ha därför lämnat uppgifter på samma frågeformulär, nr 1 och 2, som dessa. Den andra gruppen omfattar andra partrederier med ång- och motorfartyg, som i stor utsträckning äro insatta i relativt regelbunden trafik. Dessa medelstora rederier ha lämnat uppgifter enligt formulär 1 A. Deras uppgifter rörande tillgångar och skulder synas vara mindre tillfredsställande. Där emot förefalla uppgifterna rörande inkomster och utgifter vara ganska tillförlitliga, i synnerhet sedan komplettering skett genom kollegii skriftväxling. Slutligen kommer den stora kategorien av de mindre partrederierna, som äga segelfartyg med hjälpmaskin, d. v. s. de egentliga motorseglarrederierna. Deras uppgifter äro i allmänhet de mest bristfälliga.

Rederigruppernas omfattning framgår av följande sammanställning:

	Antal rederier	1 9 3 6			1 9 3 7		
		Antal fartyg	Brutto- ton	Död- viktston	Antal fartyg	Brutto- ton	Död- viktston
De största rederierna	13	20	11 690	17 765	18	11 071	16 840
De medelstora »	53	53	8 005	11 568	53	8 005	11 583
De mindre »	424	424	41 883	66 672	424	41 897	66 662
Summa	490	497	61 578	96 005	495	60 973	95 085

Till gruppen medelstora rederier räknades 1933 42 företag och till gruppen de mindre rederierna 348. Det är framför allt de mindre rederierna, som äro bättre företrädade i förevarande undersökning än i 1933 års.

För *de största partrederierna*, som ovan nämnts 13 till antalet, meddelas i tabell 13 uppgifter över tillgångar och skulder 1936 och 1937.

Vid jämförelse med tabell 5 kan konstateras, hurusom balansräkningen för ifrågavarande partrederier företer en struktur likartad balansräkningen för tramprederier, bedrivna i aktiebolagsform, bortsett givetvis från fondindelning beträffande egna kapitalet. Även i så måtto kan likhet konstateras, som det goda sjöfartsåret 1937 även för den ifrågavarande partrederigruppen i hög grad givit möjlighet till konsolidering av ställningen. Efter bokvärdena skulle ställningen vid 1937 års slut även för denna grupp få betecknas som gynnsam. Fartygsflottan har emellertid en så hög medelålder som 37 år (vid 1937 års utgång), och vid detta förhållande måste det anses anmärkningsvärt,

att medelbokvärdet för dessa företag med planmässig bokföring ändock utgjorde 112 kr. per bruttoton eller 80 kr. per dödviktston (1937). Marknadsvärdet för tonnage av ifrågavarande ålder kan visserligen beräknas snarast ha legat högre än detta värde, men uppenbart är, att förutsättningar måste skapas för förnyelse av tonnaget, för att rörelsen skall kunna vidmakthållas.

Ifrågavarande partrederier redovisade enligt tabell 14 en vinst före avskrivningar år 1936 å 167 000 kr. och år 1937 å 394 000 kr. Då de faktiska avskrivningarna utgjorde 66 000 kr. 1936 och 84 000 kr. 1937, skulle framkomma ett överskott år 1936 å 101 000 och 1937 å 310 000 kr. Endast 8 rederier 1936 och 10 år 1937 gjorde avskrivningar å tonnaget med 7·7 respektive 8·7 % på fartygsflottans bokförda värde. Tillämpar man 8 % avskrivning på hela tonnagets bokförda värde för samtliga företag, erhåller man avskrivningsbeloppen 125 000 kr. för 1936 och 114 000 kr. för 1937. Nettovinsten skulle i så fall bli 42 000 respektive 280 000 kr. eller 3·6 respektive 27·4 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten.

År 1936 visade 11 rederier driftsöverskott och 2 driftunderskott, men 1937 visade alla överskott.

De 11 största partrederierna i 1933 års undersökning visade för detta år med 5 % avskrivning på bokföringsvärdena en total nettoförlust å 105 000 kr.

Av de 13 partrederierna lämnade 11 en utdelning till sina lottägare för 1936 med 39 000 kr. och alla 13 för 1937 med 53 000 kr. eller med 3·3 respektive 5·2 % på hela det egna kapitalet vid årets slut exklusive årsvinsten. Detta kapital motsvarar praktiskt taget lottkapitalet, om vilket man för övrigt icke äger närmare uppgifter.

Av rederierna hade 6 sin huvudsakliga verksamhet i nordsjöfart, 3 i östersjöfart, 3 i kustfart och 1 i inre fart.

De medelstora partrederierna, som äga ång- och motorfartyg, utgöra 53 st. och ägde en fartygsflotta åren 1936 och 1937 om 8 005 bruttoton och 11 568 dödviktston (11 583 vid 1937 års slut), bestående av 17 ång- och 36 motorfartyg.

Materialet beträffande dessa rederier har, som ovan angivits, icke varit tillräckligt fullständigt och tillförlitligt för att tillåta en bearbetning av uppgifterna rörande deras tillgångar och skulder. Detta framgår redan av den summering, som gjorts av de uppgivna försäkrings- och försäljningsvärdena för fartygsflottan. Dessa visa nämligen så stora skillnader som för 1936: försäkringsvärde 1 683 000 kr. och försäljningsvärde 1 109 000 kr. samt för 1937: försäkringsvärde 1 668 000 kr. och försäljningsvärde 1 178 000 kr. Försäkringsvärdet utgjorde 1936 210 kr. per bruttoton och 146 kr. per dödviktston samt försäljningsvärdet 139 kr. per bruttoton och 96 kr. per dödviktston. För 1937 utgjorde försäkringsvärdet 208 kr. per bruttoton och 144 kr. per dödviktston samt försäljningsvärdet 147 kr. per bruttoton och 102 kr. per dödviktston.

Vid bedömandet av dessa mycket divergerande värden bör man betänka, att medelåldern vid 1937 års slut utgjorde för ångfartygen 44 år och för motor-

Tabell 13. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående större partrederier.

Sammanställningen omfattar 13 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 20 ång- och motorfartyg om 11 690 bruttoton och 17 765 dödviktston samt år 1937 av 18 ång- och motorfartyg om 11 071 bruttoton och 16 840 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan.....	1 491			1 345		
Inbetalning å nybyggnad	—	1 491	83·0	—	1 345	77·6
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	100			85		
förråd	2	102	5·7	1	86	5·0
Aktier i andra bolag än rederibolag ..	1			1		
Obligationer	—	1	0·0	—	1	0·1
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller						
eljest fordringar av långtidsnatur	11			14		
haverifordringar	5			—		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.....	66	82	4·6	141	155	8·9
Bank och kassa.....		120	6·7		145	8·4
Summa		1 796	100·0		1 732	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital	1 187			1 042		
— balanserad förlust	33			19		
	1 154			1 023		
+ årets vinst.	96			307		
	1 250	1 250	69·6	1 330	1 330	76·8
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		—	—		—	—
lån från rederilånefonden, skepps-						
hypotekskassan och sekundärlåne-						
fonden.....	—			—		
lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpan-						
de räkning)	0			—		
andra (revers-)banklån	390			258		
reverslån av andra än bank, nämnda						
kassa eller fonder.....	—	390	21·7	2	260	15·0
egna accepter	—			—		
förskott av befälhavare och mäklare	7			72		
klassning och haverier	1			—		
löpande driftskulder (ej reverslån) ..	140			53		
övriga	8	156	8·7	17	142	8·2
Summa		1 796	100·0		1 732	100·0

Tabell 14. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående större partrederier.

Sammanställningen omfattar 13 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 20 ång- och motorfartyg om 11 690 bruttoton och 17 765 dödviktston samt år 1937 av 18 ång- och motorfartyg om 11 071 bruttoton och 16 840 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	819	37·9	782	27·7
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	465	21·5	695	24·6
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	479	22·2	804	28·5
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	163	7·5	159	5·6
I tidsbefraktning har intjänts	221	10·2	374	13·2
Inkomst av förhyrt tonnage	6	0·3	5	0·2
Lastnings- och lossningsbidrag	4	0·2	5	0·2
Övriga	4	0·2	—	—
Summa driftsinkomster	2 161	100·0	2 824	100·0
Allmänna inkomster	0	0·0	0	0·0
Summa inkomster	2 161	100·0	2 824	100·0
Summa	2 161		2 824	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	422	21·2	484	19·9
Kost!	98	4·9	112	4·6
Kol och olja, inklusive smörjmedel	216	10·8	235	9·7
Övriga skeppsförnödenheter	61	3·1	72	3·0
Skeppsumgälder	345	17·3	427	17·6
Lastnings- och lossningskostnader	473	23·7	583	24·0
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	166	8·3	212	8·7
Assuranspremier	120	6·0	150	6·2
Kommissionsarvoden	34	1·7	72	3·0
Övriga	—	—	11	0·4
Summa driftskostnader	1 935	97·0	2 358	97·1
Allmänna omkostnader:				
Räntor	17	0·9	23	0·9
Skatter	1	0·0	3	0·1
Administrations- och övriga kostnader	41	2·1	46	1·9
Summa allmänna omkostnader	59	3·0	72	2·9
Summa utgifter	1 994	100·0	2 430	100·0
Vinst före avskrivningar ¹	167		394	
Summa	2 161		2 824	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 173 000 kr. och förlustsumman 6 000 kr.; för 1937 visade alla rederier vinst.

fartygen 31 år samt i genomsnitt beräknat med vägning efter bruttotonnaget 37 år. Flottan borde med normala avskrivningar vara starkt nedskriven. Det är sålunda ganska säkert stora övertvärden, som förekomma, även om användningsvärdet ungefär skulle motsvara det marknadsvärde, som gjorda försäljningar kunna anses utvisa. Enligt dessa var priset på ett ångfartyg omkring 44 år gammalt i genomsnitt c:a 65 kr. 1936 och c:a 115 kr. 1937 per bruttoton. För motorfartygen äro givetvis priserna avsevärt högre. Att döma av materialet synas de höga värdena å tonnaget vara betingade av att detta är belastat med betydande skulder. De anförda värdena äro emellertid, såsom framhållits, ur företagsekonomisk synpunkt helt och hållet nominella. Ifrågavarande medelstora partrederiers ställning medger tydligen icke planmässighet i fråga om den ekonomiska ledningen av företagen. Den angivna medelålderssiffran för tonnaget, 37 år, karakteriserar redan i och för sig gruppens läge, varvid då även bör beaktas, att tonnaget är den väsentligen enda tillgång, varöver företagen såsom sådana kunna disponera. Den fråga, som här liksom för de största partrederierna träder i förgrunden, gäller möjligheterna för förnyelse av tonnaget och därmed för verksamhetens framtida bestånd.

Rederiernas inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 framgå av tabell 15.

Enligt vad tidigare anförts har man anledning förmoda, att uppgifterna utvisa för låga förlustsiffror och för höga vinstsiffror, beroende därpå, att utgifterna för besättningshyror — trots de ansträngningar som gjorts för att erhålla kompletterande upplysningar — sannolikt äro för lågt upptagna, enär partdelägare, som tjänstgjort som befäl eller i annan egenskap ombord, ej alltid tillgodoräknat sig ersättning för sitt arbete i form av lön utan såsom andel i den eventuella vinsten. Med anledning härav måste det anses missvisande att saldera vinst- och förlustsiffrorna, då saldot i sådant fall skulle utvisa en för hög vinst. Därför har sådan saldering icke gjorts i tabellen, utan i densamma uppträda såväl förlust som vinst före avskrivningar var för sig. Visserligen gäller vad ovan anförts främst och huvudsakligen de mindre partrederierna, men det torde även i viss mån gälla de medelstora företagen.

Av de 53 rederierna visade år 1936 26 vinst med 95 000 kr., 15 förlust med 31 000 kr. och 12 varken vinst eller förlust. År 1937 företedde 40 vinst med 247 000 kr., 13 förlust å 16 000 kr. och 12 varken vinst eller förlust.

Skulle man våga att göra en saldering av vinst och förlust, erhåller man en vinst före avskrivningar för 1936 å 65 000 kr. och för 1937 å 231 000 kr. Dessa företag torde icke verkställa avskrivningar i vanlig mening. Emellertid föreligga uppgifter om gjorda amorteringar, vilka sistnämnda uppgingo 1936 till 22 000 kr. och 1937 till 16 000 kr. Om avskrivningar till motsvarande belopp antagas ha verkställts, så framkommer ett överskott för 1936 å 43 000 kr. och för 1937 å 215 000 kr. Endast 11 rederier gjorde amorteringar 1936 och 12 1937. Räknar man med avskrivningar av 5 % på hela fartygsflottans försäkringsvärde, erhållas avskrivningsbeloppen 84 000 kr. 1936 och

83 000 kr. 1937. I så fall skulle framkomma en nettoförlust år 1936 å 19 000 kr., medan för 1937 en nettovinst å 148 000 kr. skulle föreligga. Vad angår dessa nettoresultatssiffror måste emellertid beaktas, att såsom förut framhållits den redovisade vinsten före avskrivningar torde vara för högt upptagen. Med hänsyn härtill får nettoförlusten för år 1936 antagas vara högre och nettovinsten för år 1937 lägre än vad siffrorna utvisa.

Av de 53 rederierna voro 2 huvudsakligen engagerade i nordsjöfart, 10 i kustfart, 25 i inre fart och 16 i kanalfart.

De mindre partrederierna, som äga segelfartyg med hjälpmaskin, äro 424 till antalet med lika många fartyg om 41 883 brutto- och 66 672 dödviktston 1936 och 41 897 brutto- och 66 662 dödviktston 1937.

Som ovan meddelats är materialet beträffande dessa rederier icke av så god beskaffenhet. Sålunda äro sannolikt underskotten för lågt och överskotten för högt redovisade, trots de kompletteringar som gjorts. Däremot uppvisa fartygsflottans uppgivna försäkrings- och försäljningsvärden icke så stora skillnader som i fråga om de medelstora rederierna. För 1936 utgjorde försäkringsvärdet 9·40 milj. kr. och försäljningsvärdet 9·81 milj. kr., och för 1937 utgjorde det förra 9·53 milj. kr. och det senare 10·04 milj. kr. Försäkringsvärdet utgjorde 1936 224 kr. per bruttoton och 141 kr. per dödviktston och försäljningsvärdet 234 kr. per bruttoton och 147 kr. per dödviktston. För 1937 utgjorde försäkringsvärdet 227 kr. per bruttoton och 143 kr. per dödviktston och försäljningsvärdet 240 kr. per bruttoton och 151 kr. per dödviktston.

De mindre partrederiernas fartyg äro gamla; medelåldern är 33 år. Enligt företagsekonomiska grunder borde fartygen vara bokförda till mycket låga värden. Att döma av priserna på de segelfartyg med hjälpmaskin, som sålts åren 1936 och 1937, synas även för gamla fartyg marknadsvärdena vara relativt höga. En bearbetning av uppgifter i kommerskollegii bok över erlagda stämpelavgifter vid fartygsköp eller -försäljningar ger sålunda till resultat ett medelvärde för 45 år 1936 försålda fartyg av ej mindre än 228 kr. per bruttoton, varvid fartygens medelålder var 34 år; och medelvärdet för 32 under år 1937 försålda fartyg utgjorde 244 kr. per bruttoton, varvid medelåldern var 38 år. Vid dessa beräkningar hava icke medtagits försäljningar av andelar i fartyg, då priserna i dessa fall knappast synas ge uttryck åt marknadsvärdet.

En jämförelse mellan de uppgivna s. k. försäljningsvärdena och här beräknade medelvärden vid försäljningar ger en ganska god överensstämmelse. Det synes dock anmärkningsvärt, att mellan 30 och 40 år gamla segelfartyg med hjälpmaskin — även om motorerna äro yngre — kunna värderas till över 200 kr. per bruttoton. Förklaringen är tydligen, att användningsvärdet betraktas såsom ganska högt.

De mindre partrederierna samt de likartade mindre rederierna med enskild ägare, som avhandlas i kapitel V, utgöra en betydande del av vår handelsflotta, om man ser på antalet fartyg. Samtidigt representera de de

Tabell 15. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående medelstora partrederier.

Sammanställningen omfattar 53 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 53 ång- och motorfartyg om 8 005 bruttoton och 11 568 dödviktston samt år 1937 av 53 ång- och motorfartyg om 8 005 bruttoton och 11 583 dödviktston.

I n k o m s t e r					
	1 9 3 6		1 9 3 7		
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter:					
a) i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	127	8·9	76	4·5	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	213	14·9	338	19·7	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	180	12·5	240	14·0	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	910	63·5	961	56·0	
I tidsbefraktning har intjänts	3	0·2	98	5·7	
Summa driftsinkomster	1 433	100·0	1 713	99·9	
Allmänna inkomster:					
Övriga allmänna inkomster	0	0·0	0	0·0	
Realisationsvinst å tonnage	—	—	2	0·1	
Summa allmänna inkomster	0	0·0	2	0·1	
Summa inkomster	1 433	100·0	1 715	100·0	
Förlust före avskrivningar	31		16		
Summa	1 464		1 731		
U t g i f t e r					
Driftskostnader:					
Besättningshyror (även till befäl)	361	26·4	404	27·2	
Kost.....	83	6·1	98	6·6	
Kol och olja, inklusive smörjmedel	171	12·5	210	14·1	
Övriga skeppsförnödenheter	39	2·8	49	3·3	
Skeppsumgälder	224	16·4	231	15·6	
Lastnings- och lossningskostnader	219	16·0	210	14·2	
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	115	8·4	87	5·9	
Assuranspremier	66	4·8	77	5·2	
Kommissionsarvoden	48	3·5	54	3·6	
Övriga.....	5	0·4	13	0·9	
Summa driftskostnader	1 331	97·3	1 433	96·6	
Allmänna omkostnader:					
Räntor.....	7	0·5	8	0·5	
Skatter	1	0·1	1	0·1	
Administrations- och övriga kostnader.....	29	2·1	42	2·8	
Summa allmänna omkostnader	37	2·7	51	3·4	
Summa utgifter	1 368	100·0	1 484	100·0	
Vinst före avskrivningar	96		247		
Summa	1 466		1 731		

Tabell 16. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående mindre partrederier.

Sammanställningen omfattar 424 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 424 segelfartyg med hjälpmaskin om 41 883 bruttoton och 66 672 dödviktston samt år 1937 av 424 segelfartyg med hjälpmaskin om 41 897 bruttoton och 66 662 dödviktston.

I n k o m s t e r					
	1 9 3 6		1 9 3 7		
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter:					
a) i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	2 014	26·9	2 435	27·8	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	1 135	15·1	1 531	17·5	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	681	9·1	996	11·4	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post- befordran	3 653	48·8	3 780	43·1	
I tidsbefraktning har intjänts	10	0·1	18	0·2	
Summa driftsinkomster	7 493	100·0	8 760	100·0	
Allmänna inkomster	0	0·0	0	0·0	
Summa inkomster	7 493	100·0	8 760	100·0	
Förlust före avskrivningar	87		70		
Summa	7 580		8 830		

U t g i f t e r					
Driftskostnader:					
Besättningshyror (även till befäl)	1 930	29·1	2 118	28·2	
Kost.....	554	8·4	598	8·0	
Kol och olja, inklusive smörjmedel	936	14·1	1 073	14·3	
Övriga skeppsförnödenheter	235	3·6	285	3·8	
Skeppsumgälder	1 072	16·2	1 193	15·9	
Lastnings- och lossningskostnader	429	6·5	579	7·7	
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	764	11·5	884	11·8	
Assuranspremier	290	4·4	315	4·2	
Kommissionsarvoden	273	4·1	329	4·4	
Övriga	27	0·4	22	0·3	
Summa driftskostnader	6 510	98·3	7 396	98·6	
Allmänna omkostnader:					
Räntor.....	82	1·2	74	1·0	
Skatter	13	0·2	14	0·2	
Administrations- och övriga kostnader.....	19	0·3	18	0·2	
Summa allmänna omkostnader	114	1·7	106	1·4	
Summa utgifter	6 624	100·0	7 502	100·0	
Vinst före avskrivningar	956		1 328		
Summa	7 580		8 830		

minsta företagsenheter inom rederirörelsen, där den större sjöfarten eljest dominerar. Ifrågavarande rederiers fartygsflotta består ännu till vida övervägande del av gamla segelfartyg, som undan för undan motoriserats — en utveckling inom den mindre segelsjöfarten, som mera påtagligt tog sin början omkring år 1913 och som i det hela blivit genomförd under 20 å 25 år. Vid 1913 års början funnos i Sverige 1 030 rena segelfartyg och 265 segelfartyg med hjälpmaskin, vid 1938 års slut endast 14 segelfartyg men 913 sådana med hjälpmaskin.¹

De här ifrågavarande mindre rederierna bedriva praktiskt taget endast trampsjöfart, och det geografiska området för deras verksamhet har under senare år väsentligen begränsats till Östersjön och Nordsjön; för övrigt kan konstateras en tendens till övergång till inrikesfart och kustfart.

Det är tydligt, att man på dessa de minsta företagsenheter, som bevarat de specifika dragen av forna tiders sjöfart, icke kan anlägga samma mera moderna företagsekonomiska synpunkter som på den större, i aktiebolagsform organiserade trampsjöfarten. Utmärkande för partrederiet är, som förut nämnts, att nästan undantagslöst varje rederi äger endast ett fartyg, fördelat på andelar eller lotter. Partredaren svarar utom för sin kapitalinsats i regel även för fartygets ledning och bemanning och erhåller sålunda för sig, familjemedlemmar m. fl. även arbetsförtjänst från fartyget. Partrederiets rörelse blir härigenom till ej ringa del driven på en sorts naturabas. Självfallet får rederiet härigenom även utan att förfoga över rörligt kapital en ganska hög grad av ekonomisk motståndskraft, visserligen dock endast så länge fartyget befinner sig i gott skick. När i sinom tid fartyget måste ersättas, inträder ofta en liknande situation som vid nystartande av partrederi — det avgörande blir frågan, huruvida och på vilka villkor erforderligt kapital kan uppdriivas. Medelåldern för fartygen visar, att många rederier nu eller inom en nära framtid stå inför nödvändigheten att skaffa ersättningsfartyg för att kunna fortsätta driften.

De mindre partrederiernas inkomster och utgifter 1936 och 1937 redovisas i tabell 16.

Någon saldering av vinst och förlust har icke gjorts. För 1936 visade 306 rederier vinst före avskrivningar, 66 förlust och 52 varken vinst eller förlust. För 1937 företedde 327 vinst, 46 förlust och 51 varken det ena eller det andra.

Vinsten före avskrivningar utgjorde för de företag, som visade vinst, år 1936 956 000 kr. och år 1937 1 328 000 kr., och förlusten före avskrivningar utgjorde för de företag, som utvisade förlust, år 1936 87 000 kr. och 1937 70 000 kr. Några avskrivningar göra dessa småföretag icke. Uppgifter ha erhållits om amorteringar på lån, som skulle kunna anses motsvara avskrivningar. Amorteringarna utgjorde för år 1936 280 000 kr. och för 1937 339 000 kr. Räknar man med 5 % avskrivning på hela fartygsflottans försäkringsvärde, erhåller man avskrivningsbeloppen 470 000 kr. 1936 och 477 000 kr.

¹ Segelfartygens motorisering kan sägas ha blivit i huvudsak slutförd redan omkring 1932.

1937. Även om man tar hänsyn till det föreliggande materialets bristfällighet, vill det synas, som om flertalet mindre partrederier uppvisat verkliga vinster, i synnerhet för år 1937, av icke obetydlig storlek utöver den ersättning för sitt arbete, som de i rederirörelsen sysselsatta partredarna kunnat betinga sig.

De mindre partrederierna hade sitt huvudsakliga verksamhetsområde inom följande *geografiska farter*:

	Antal rederier och fartyg	1 9 3 6		1 9 3 7	
		Bruttoton	Dödviktston	Bruttoton	Dödviktston
Inre fart	37	2 175	3 567	2 175	3 567
Kanalfart.....	32	2 580	4 415	2 580	4 415
Kustfart	87	6 329	10 309	6 329	10 299
Östersjöfart	268	30 799	48 381	30 813	48 381
Summa	424	41 883	66 672	41 897	66 662

De flesta mindre partrederierna ha sina fartyg sysselsatta huvudsakligen i östersjöfart, dock icke i utrikes- utan i inrikestrafik. Därnäst spelar kustfarten den största rollen.

Fartygens medelstorlek är för den inre farten 96 dödviktston, för kanalfarten 135 ton, för kustfarten 118 ton och för östersjöfarten 181 ton.

Fartygsflottans uppgivna försäkrings- och försäljningsvärden framgå av följande sammanställning:

	Försäkringsvärde kr.			Försäljningsvärde kr.		
	Totalt	Per bruttoton	Per d.w.-ton	Totalt	Per bruttoton	Per d.w.-ton
			1 9 3 6			
Inre fart	320 000	147	90	346 000	159	97
Kanalfart.....	427 000	166	97	458 000	178	104
Kustfart	1 583 000	250	154	1 608 000	254	156
Östersjöfart	7 072 000	230	146	7 396 000	240	153
Summa	9 402 000	224	141	9 808 000	234	147
			1 9 3 7			
Inre fart	329 000	151	92	359 000	165	101
Kanalfart.....	416 000	161	94	453 000	176	103
Kustfart	1 605 000	254	156	1 631 000	258	158
Östersjöfart	7 178 000	233	148	7 600 000	247	157
Summa	9 528 000	227	143	10 043 000	240	151

De i stort sett stigande värdena med vidsträcktare fart sammanhänka främst därmed, att fartygens medelålder är minst för den vidsträcktare farten — 31 år för rederier med fartyg i östersjöfart och 34 år för sådana i kustfart

Tabell 17. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för mindre partrederier med fartyg i inre fart och kanalfart.

	37 rederier i inre fart				32 rederier i kanalfart			
	1 9 3 6		1 9 3 7		1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
I n k o m s t e r								
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	2	0·6	1	0·3	1	0·2	12	2·3
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	1	0·3	1	0·3	1	0·2	—	—
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	1	0·3	—	—	—	—	—	—
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	335	98·8	366	99·4	477	99·6	499	97·7
Summa driftsinkomster	339	100·0	368	100·0	479	100·0	511	100·0
Allmänna inkomster	0	0·0	0	0·0	0	0·0	0	0·0
Summa inkomster	339	100·0	368	100·0	479	100·0	511	100·0
Förlust före avskrivningar	20		10		6		7	
Summa	359		378		485		518	
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) ..	130	40·8	137	41·5	143	32·9	151	33·6
Kost.	18	5·6	18	5·5	11	2·5	13	2·9
Kol och olja, inklusive smörjmedel	34	10·7	40	12·1	52	12·0	56	12·5
Övriga skeppsförnödenheter	8	2·5	10	3·0	10	2·3	19	4·2
Skeppsumgälder	34	10·7	32	9·7	124	28·6	117	26·1
Lastnings- och lossningskostnader ..	10	3·1	11	3·4	12	2·8	13	2·9
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	62	19·4	59	17·9	52	12·0	50	11·1
Assuranspremier	6	1·9	7	2·1	8	1·8	9	2·0
Kommissionsarvoden	9	2·8	9	2·7	12	2·8	13	2·9
Övriga	1	0·3	1	0·3	2	0·5	1	0·2
Summa driftskostnader	312	97·8	324	98·2	426	98·2	442	98·4
Allmänna omkostnader:								
Räntor	4	1·3	4	1·2	4	0·9	4	0·9
Skatter	0	0·0	0	0·0	0	0·0	0	0·0
Administrations- och övriga kostnader	3	0·9	2	0·6	4	0·9	3	0·7
Summa allmänna omkostnader	7	2·2	6	1·8	8	1·8	7	1·6
Summa utgifter	319	100·0	330	100·0	434	100·0	449	100·0
Vinst före avskrivningar	40		48		51		69	
Summa	359		378		485		518	

Tabell 18. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för mindre partrederier med fartyg i kustfart och östersjöfart.

	87 rederier i kustfart				268 rederier i östersjöfart			
	1 9 3 6		1 9 3 7		1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
I n k o m s t e r								
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	90	6·9	114	7·8	1 920	35·7	2 308	35·8
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	51	3·9	57	3·9	1 083	20·2	1 473	22·9
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	16	1·2	14	1·0	665	12·4	982	15·3
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	1 149	88·0	1 268	87·3	1 692	31·5	1 646	25·6
I tidsbefraktning har intjänts	—	—	—	—	10	0·2	18	0·3
Övriga	—	—	—	—	—	—	5	0·1
Summa driftsinkomster	1 306	100·0	1 453	100·0	5 370	100·0	6 432	100·0
Allmänna inkomster	0	0·0	0	0·0	0	0·0	0	0·0
Summa inkomster	1 306	100·0	1 453	100·0	5 370	100·0	6 432	100·0
Förlust före avskrivningar	30		29		33		24	
Summa	1 336		1 482		5 403		6 456	
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) ..	365	32·0	392	30·7	1 292	27·3	1 438	26·4
Kost	99	8·7	105	8·2	427	9·0	461	8·5
Kol och olja, inklusive smörjmedel	160	14·0	183	14·4	691	14·6	794	14·6
Övriga skeppsförnödenheter	50	4·4	58	4·6	168	3·6	197	3·6
Skeppsumgälder	114	10·0	131	10·3	800	16·9	913	16·7
Lastnings- och lossningskostnader...	80	7·0	105	8·2	326	6·9	450	8·2
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	141	12·3	161	12·6	510	10·8	615	11·3
Assuranspremier	52	4·6	59	4·6	224	4·7	241	4·4
Kommissionsarvoden	39	3·4	41	3·2	213	4·5	266	4·9
Övriga	23	2·0	24	1·9	—	—	—	—
Summa driftskostnader	1 123	98·4	1 259	98·7	4 651	98·3	5 375	98·6
Allmänna omkostnader:								
Räntor.	13	1·1	11	0·9	62	1·3	55	1·0
Skatter	2	0·2	2	0·2	10	0·2	12	0·2
Administrations- och övriga kostnader	3	0·3	3	0·2	10	0·2	10	0·2
Summa allmänna omkostnader	18	1·6	16	1·3	82	1·7	77	1·4
Summa utgifter	1 141	100·0	1 275	100·0	4 733	100·0	5 452	100·0
Vinst före avskrivningar	195		207		670		1 004	
Summa	1 336		1 482		5 403		6 456	

— och störst för den inskränkta farten — 38 år för rederier med fartyg i inre fart och 41 år för sådana i kanalfart. Fartygens olika storlek och typer spela säkerligen också en viss roll.

I tabellerna 17 och 18 återges en sammanställning av inkomster och utgifter för de olika geografiska grupperna av mindre partrederier.

Det är givetvis vanskligt att på grundval av föreliggande uppgifter draga någon mera bestämd slutsats angående vinstförhållandena beträffande de olika kategorierna av rederier med fartyg i olika geografisk fart. Det vill dock synas, som om för många rederier i östersjöfart ganska betydande vinster ha inhöstats, framför allt för år 1937.

KAP. V.

Rederierna med enskild ägare.

I fråga om samtliga 238 i undersökningen ingående rederier med enskild ägare, för vilka företag uppgifter föreligga för de båda åren 1936 och 1937, ha i kapitel II lämnats vissa sammanställningar över deras fartygsflottas uppgivna värde samt över deras inkomster och utgifter nämnda år. De 238 rederierna ägde vid 1937 års slut en fartygsflotta av 253 fartyg om 45 413 brutton och 66 789 dödviktston. Det kapital, dessa fartyg representera, anges på visst sätt av summan utav fartygens uppgivna försäljningsvärden, vilken utgör c:a 7 milj. kr., eller summan av deras försäkringsvärden, som utgör c:a 6 milj. kr. Huruvida dessa värden äga en mera reell innebörd, beror på överensstämmelsen mellan de uppgivna värdena och marknadsvärdena.

I likhet med vad som skett för partrederierna har en uppdelning av rederierna med enskild ägare här gjorts i trenne grupper, med hänsyn till deras storlek. De största rederierna, vilka äga en bokföring, som synes vara fullt jämförlig med rederiaktiebolagens, ha lämnat uppgifter liksom dessa enligt formulären 1 och 2, alltså rörande såväl tillgångar och skulder som inkomster och utgifter för åren 1936 och 1937. De äro endast 12 till antalet och äga ång- och motorfartyg. I 1933 års undersökning räknades 11 rederier till de största. Den andra gruppen omfattar medelstora rederier med ång- och motorfartyg. De hava icke lämnat uppgifter rörande tillgångar och skulder av sådan tillförlitlighet, att de kunnat sammanställas i tabell. Där emot ha de lämnat till synes tillfredsställande uppgifter rörande inkomster och utgifter, vilka, sedan de genom skriftväxling kompletterats med avseende å utgifter till ägaren såsom befälhavare eller i annan egenskap ombord, så att desamma redovisats såsom utgifter till »besättningshyror (även till befäl)» och sålunda icke såsom utdelning eller vinst, torde ge ganska tillförlitlig upplysning bl. a. om vinstens storlek. Den tredje rederigruppen utgöres av de mindre rederierna med segelfartyg med hjälpmaskin, för vilka uppgifterna äro minst tillförlitliga.

Tabell 19. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående större rederier med enskild ägare.

Sammanställningen omfattar 12 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 28 ång- och motorfartyg om 21 882 bruttoton och 32 415 dödviktston samt år 1937 av 27 ång- och motorfartyg om 20 763 bruttoton och 30 785 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	2 558			2 526		
Inbetalning å nybyggnad	—	2 558	51·9	—	2 526	46·9
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	84			89		
förråd	3	87	1·8	19	108	2·0
Aktier i andra bolag än rederibolag	2 033			2 081		
Obligationer	3	2 036	41·3	3	2 084	38·6
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	24			24		
haverifordringar	34			31		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.	112	170	3·4	329	384	7·1
Bank och kassa		77	1·6		289	5·4
Summa		4 928	100·0		5 391	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital	3 985			3 976		
— aktier i rederibolag	21			21		
— balanserad förlust	82			76		
	103			97		
+ årets vinst	162			560		
	59	4 044	82·1	463	4 439	82·3
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond ..		75	1·5		52	1·0
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	—			—		
lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	299			169		
andra (revers-)banklån	91			129		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder ..	57	447	9·1	94	392	7·3
egna acceptor	16			26		
förskott av befälhavare och mäklare	15			43		
klassning och haverier	11			32		
löpande driftskulder (ej reverslån)	316			405		
övriga	4	362	7·3	2	508	9·4
Summa		4 928	100·0		5 391	100·0

Tabell 20. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående större rederier med enskild ägare.

Sammanställningen omfattar 12 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 28 ång- och motorfartyg om 21 882 bruttoton och 32 415 dödviktston samt år 1937 av 27 ång- och motorfartyg om 20 763 bruttoton och 30 785 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	734	21·9	572	13·3
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	782	23·3	867	20·2
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	1 291	38·5	1 351	31·5
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post- befordran	187	5·6	315	7·3
I tidsbefraktning har intjänts	237	7·1	920	21·5
Lastnings- och lossningsbidrag	6	0·2	6	0·1
Summa driftsinkomster	3 237	96·6	4 031	93·9
Allmänna inkomster:				
Inkomst å aktier och obligationer	86	2·6	88	2·1
Realisationsvinst å tonnage	—	—	137	3·2
Inkomst å rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen..	29	0·8	33	0·8
Summa allmänna inkomster	115	3·4	258	6·1
Summa inkomster	3 352	100·0	4 289	100·0
Summa	3 352		4 289	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	627	20·1	764	20·9
Kost.	141	4·5	182	5·0
Kol och olja, inklusive smörjmedel	335	10·7	323	8·8
Övriga skeppsförnödenheter	113	3·6	156	4·2
Skeppsumgälder	494	15·8	442	12·1
Lastnings- och lossningskostnader	871	27·8	761	20·8
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	127	4·1	438	12·0
Assuranspremier	179	5·7	238	6·5
Kommissionsarvoden	73	2·3	94	2·6
Övriga	7	0·2	14	0·4
Summa driftskostnader	2 967	94·8	3 412	93·3
Allmänna omkostnader:				
Räntor	22	0·7	24	0·6
Skatter	40	1·3	73	2·0
Administrations- och övriga kostnader	100	3·2	152	4·1
Summa allmänna omkostnader	162	5·2	249	6·7
Summa utgifter	3 129	100·0	3 661	100·0
Vinst före avskrivningar ¹	223		628	
Summa	3 352		4 289	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 229 000 kr. och förlustsumman 6 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 638 000 kr. och förlustsumman 10 000 kr.

En sammanställning av de olika gruppernas antal rederier, antal fartyg och dessas tonnage lämnas i efterföljande tablå.

	Antal rederier	1 9 3 6			1 9 3 7		
		Antal fartyg	Brutto- ton	Död- viktston	Antal fartyg	Brutto- ton	Död- viktston
De största rederierna	12	28	21 882	32 415	27	20 763	30 785
De medelstora »	47	47	11 545	15 100	47	11 544	15 100
De mindre »	179	179	13 095	20 869	179	13 106	20 904
Summa	238	254	46 522	68 884	253	45 413	66 789

Gruppen medelstora rederier omfattade i 1933 års undersökning 16 företag och gruppen mindre rederier 181. I förevarande undersökning är det sålunda mellangruppen, som är talrikare företräd än i den förra.

För de 12 största rederierna med enskild ägare meddelas i tabellerna 19 och 20 uppgifter över deras tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter åren 1936 och 1937.

Av tabell 19 framgår bl. a., att de ifrågavarande rederierna äga betydande andra tillgångar än fartygsflottan, nämligen aktier i andra bolag än rederibolag, upptagna till värden som icke mycket understiga fartygens bokvärden. Dessa sistnämnda ingå härigenom i balanserna med mycket låg procent av omslutningen, 1936 51·9 % och 1937 46·9 %. Verksamheten bedrivs till över 82 % av omslutningen med eget kapital, vilket sålunda med mer än 50 % överstiger anläggningsmedlens bokvärde. Skulderna äro obetydliga. Tonnaget var vid 1937 års slut bokfört till i medeltal 122 kr. per bruttoton och 82 kr. per dödviktston. Det bestod av 16 ångfartyg med en medelålder av 34 år och ett tonnage å 19 821 bruttoton samt 11 motorfartyg med en sådan om 33 år och ett tonnage å 942 bruttoton. Fartygen äro således ganska gamla och deras bokförda värde borde i huvudsak vara avskrivet. En jämförelse med försäljningspriserna på tonnage av samma ålder ger emellertid vid handen, att de uppgivna värdena icke kunna anses vara för höga, om hänsyn tages till marknadsvärdet.

Rederiernas inkomster och utgifter framgå av tabell 20. Ifrågavarande rederier visade en vinst före avskrivningar år 1936 å 223 000 kr. och år 1937 å 628 000 kr. De totala avskrivningarna å tonnage utgjorde för år 1936 91 000 kr. och för år 1937 195 000 kr. Nettovinsten skulle alltså utgöra 1936 132 000 kr. och 1937 433 000 kr. Emellertid hava år 1936 endast 6 och 1937 8 rederier av de 12 gjort avskrivningar. Dessa uppgingo 1936 till 6·6 % och 1937 till 9·3 % på fartygsflottans bokförda värde. Tillämpar man 7 % avskrivning på hela tonnagets bokförda värde, erhållas avskrivningsbeloppen 181 000 kr. 1936 och 180 000 kr. 1937, varvid nettovinst å 42 000 kr. respektive 448 000 kr. uppkommer eller 1·1 respektive 11·5 % å hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten. Tillämpas i stället 8 % avskrivning — såsom för mot-

svarande partrederier — erhållas avskrivningsbeloppen 207 000 kr. för 1936 och 206 000 kr. för 1937 och nettovinsterna 16 000 kr. 1936 och 422 000 kr. 1937 eller 0·4 respektive 10·9 % på hela det egna kapitalet i nyssnämnd mening. Att i nära överensstämmelse med 1937 års medeltal räkna med 9 % avskrivning synes vara att tillämpa väl hög avskrivningsprocent, då det ligger i sakens natur, att man under ett år av mycket goda inkomster gör avskrivningar såsom delvis kompensation för tidigare underlåtna sådana.

Det må erinras därom, att enligt 1933 års undersökning avskrivningarna vid de rederier, som gjorde sådana, uppgingo till 5·4 % av flottans bokvärde. Redan med 5 % avskrivning visade emellertid rörelsen förlust å c:a 186 000 kr.

Av rederierna föredro år 1936 10 vinst och 2 förlust samt 1937 8 vinst och 4 förlust.

Av de 12 rederierna hava 9 varit sysselsatta i nordsjöfart, 1 i östersjöfart, 1 i kustfart och 1 i kanalfart.

De medelstora rederierna med enskild ägare, vilka äga ång- och motorfartyg, utgjorde 47 till antalet, och deras flotta bestod vid 1937 års slut av 22 ångfartyg om 9 981 bruttoton och 25 motorfartyg om 1 563 bruttoton (sammanslagt 11 544 bruttoton).

Uppgifterna rörande dessa rederiers tillgångar och skulder äro, som ovan nämnts, icke tillräckligt exakta och kompletta för att tillåta en bearbetning och sammanställning liknande den, som gjorts för de största rederierna. De uppgifter, som bearbetats, gälla fartygens försäkringsvärde samt beräknade försäljningsvärde. För 1936 utgjorde uppgivna försäkringsvärdet 914 000 kr. och försäljningsvärdet 1 531 000 kr. För 1937 är det uppgivna försäkringsvärdet 914 000 kr. och försäljningsvärdet 1 554 000 kr. Skillnaden mellan dessa olika värden är ganska betydande. Försäkringsvärdet utgjorde 1936 78 kr. per bruttoton och 61 kr. per dödviktston samt försäljningsvärdet 133 kr. per bruttoton och 101 kr. per dödviktston. För 1937 utgjorde försäkringsvärdet 78 kr. per bruttoton och 61 kr. per dödviktston — detsamma som för 1936 — samt försäljningsvärdet 135 kr. per bruttoton och 103 kr. per dödviktston.

Då tonnagets medelålder är för ångfartygen 44 år och för motorfartygen 32 år, eller i genomsnitt beräknat med hänsyn till bruttotonnagets storlek för dessa fartygsslag 42 år, borde visserligen med normala avskrivningar flottans värde vara åtminstone till största delen avskrivet. Emellertid äro ifrågavarande medelvärden ej ens hälften så höga som motsvarande för de medelstora partrederierna, och för övrigt motsvara de rätt väl de beräknade marknadsvärdena för tonnage av samma ålder.

Rederiernas inkomster och utgifter för åren 1936 och 1937 framgå av tabell 21.

Saldering av vinst och förlust har icke skett. De redovisade förlusterna äro förvånansvärt små, och det är sannolikt, att de äro för lågt upptagna, sammanhängande därmed att fartygens ägare tjänstgjort som befälhavare eller i annan egenskap ombord utan att lön härför, trots särskilt påpekande i frågeformuläret, upptagits bland utgifterna under rubriken »besättnings-

Tabell 21. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående medelstora rederier med enskild ägare.

Sammanställningen omfattar 47 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 47 ång- och motorfartyg om 11 545 bruttoton och 15 100 dödviktston samt år 1937 av 47 ång- och motorfartyg om 11 544 bruttoton och 15 100 dödviktston.

I n k o m s t e r					
	1 9 3 6		1 9 3 7		
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter:					
a) i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	100	4·5	152	5·0	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	1 193	53·8	1 692	55·4	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	199	9·0	436	14·3	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	697	31·5	768	25·1	
I tidsbefraktning har intjänts	26	1·2	6	0·2	
Summa driftsinkomster	2 215	100·0	3 054	100·0	
Allmänna inkomster	0	0·0	0	0·0	
Summa inkomster	2 215	100·0	3 054	100·0	
Förlust före avskrivningar	2		15		
Summa	2 217		3 069		
U t g i f t e r					
Driftskostnader:					
Besättningshyror (även till befäl)	416	20·1	488	19·3	
Kost	62	3·0	63	2·5	
Kol och olja, inklusive smörjmedel	199	9·6	251	9·9	
Övriga skeppsförnödenheter	18	0·9	14	0·5	
Skeppsumgälder	556	26·9	670	26·6	
Lastnings- och lossningskostnader	458	22·1	538	21·3	
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	271	13·1	395	15·7	
Assuranspremier	57	2·8	57	2·3	
Kommissionsarvoden	11	0·5	27	1·1	
Genomgångsfrakter	2	0·1	1	0·0	
Övriga	11	0·5	10	0·4	
Summa driftskostnader	2 061	99·6	2 514	99·6	
Allmänna omkostnader:					
Räntor	5	0·2	4	0·2	
Skatter	2	0·1	2	0·1	
Administrations- och övriga kostnader	1	0·1	2	0·1	
Summa allmänna omkostnader m. m.	8	0·4	8	0·4	
Summa utgifter	2 069	100·0	2 522	100·0	
Vinst före avskrivningar	148		547		
Summa	2 217		3 069		

Tabell 22. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående mindre rederier med enskild ägare.

Sammanställningen omfattar 179 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 179 segelfartyg med hjälpmaskin om 13 095 bruttoton och 20 869 dödviktston samt år 1937 av 179 segelfartyg med hjälpmaskin om 13 106 bruttoton och 20 904 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	483	21·8	521	21·4
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	378	17·1	427	17·5
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	217	9·8	285	11·7
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	1 135	51·3	1 187	48·7
I tidsbefraktning har intjänts	—	—	17	0·7
Lastnings- och lossningsbidrag	0	0·0	1	0·0
Övriga	—	—	1	0·0
Summa driftsinkomster	2 213	100·0	2 439	100·0
Allmänna inkomster	0	0·0	0	0·0
Summa inkomster	2 213	100·0	2 439	100·0
Förlust före avskrivningar	60		22	
Summa	2 273		2 461	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	579	28·4	576	26·7
Kost	185	9·1	190	8·8
Kol och olja, inklusive smörjmedel	296	14·5	323	15·0
Övriga skeppsförnödenheter	64	3·1	58	2·7
Skeppsumgälder	381	18·7	367	17·0
Lastnings- och lossningskostnader	87	4·3	129	6·0
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	251	12·3	296	13·8
Assuranspremier	74	3·6	83	3·9
Kommissionsarvoden	69	3·4	88	4·1
Övriga	8	0·4	0	0·0
Summa driftskostnader	1 994	97·8	2 010	98·0
Allmänna omkostnader:				
Räntor	34	1·7	33	1·5
Skatter	7	0·3	7	0·3
Administrations- och övriga kostnader	5	0·2	5	0·2
Summa allmänna omkostnader	46	2·2	45	2·0
Summa utgifter	2 040	100·0	2 155	100·0
Vinst före avskrivningar	233		306	
Summa	2 273		2 461	

hyror (även till befäl)». Rättelse har dock gjorts i ett stort antal fall genom upplysningar i samband med särskilda frågor. För år 1936 redovisa 28 av rederierna vinst, 5 förlust och 14 varken det ena eller det andra, och för år 1937 visa 28 vinst, 4 förlust och 15 varken det ena eller det andra. De förlustredovisande rederierna ägde en förlust å 2 000 kr. 1936 och 15 000 kr. 1937, medan de vinstredovisande ägde en vinst å 148 000 kr. 1936 och 547 000 kr. 1937; detta före avskrivningar. Dessa redovisas för 13 rederier med så lågt belopp som 15 000 kr. vartdera året. Räknar man i stället med 5 % avskrivning på hela fartygsflottans försäkringsvärde, erhåller man ett belopp å 46 000 kr. för vartdera året. Verkställes motsvarande beräkning på försäljningsvärdena, erhållas beloppen 77 000 kr. för år 1936 och 78 000 kr. för år 1937.

Vinstresultatet är i hög grad beroende på avskrivningarnas storlek men också på i vad mån vinst- och förlustbeloppen äro riktigt uppgivna. Det förefaller rätt sannolikt, att år 1936 vid normala avskrivningar och med beräkning av normal ersättning till ägaren såsom befälhavare eller dylikt icke givit någon väsentlig vinst för rederigruppen som helhet. Det synes också sannolikt, att 1937 givit en ganska betydande vinst. Att verkställa några rentabilitetsberäkningar är emellertid uteslutet. Det må framhållas, att motsvarande rederigrupp år 1933 med 7 % avskrivning på det beräknade bokföringsvärdet av tonnaget vid årets början — vilken procentsats då ansågs tämligen normal, ehuru de rederier, som gjorde avskrivningar, tillämpade i genomsnitt så hög sådan som 11 % — visade en nettoförlust å c:a 12 000 kr. Tonnaget var då bokfört till så högt värde som 155 kr. per bruttoton.

Av de 47 rederierna (1936 och 1937) ägde 8 sina fartyg sysselsatta huvudsakligen i östersjöfart, 5 i kustfart, 14 i kanalfart och 20 i inre fart.

De *mindre rederierna med enskild ägare*, vilka äga endast segelfartyg med hjälpmaskin, äro 179 till antalet — med uppgifter för de båda åren 1936 och 1937 — och deras fartygsflotta utgjordes av lika många fartyg om år 1936 13 095 brutto- och 20 869 dödviktston och år 1937 13 106 brutto- och 20 904 dödviktston. Flottans försäkringsvärde utgjorde 1936 2 672 000 kr. och dess försäljningsvärde 2 817 000 kr., och 1937 uppgick det förra till 2 717 000 kr. och det senare till 2 905 000 kr. Försäkringsvärdet var 1936 204 kr. per bruttoton och 128 kr. per dödviktston, medan försäljningsvärdet var 215 kr. per bruttoton och 135 kr. per dödviktston. 1937 var försäkringsvärdet 207 kr. per bruttoton och 130 kr. per dödviktston samt försäljningsvärdet 222 kr. per brutton och 139 kr. per dödviktston. Då tonnagets medelålder vid 1937 års slut var 38 år och då marknadspriserna å ungefär lika gamla segelfartyg med hjälpmaskin enligt vad som ovan anförts — på grundval av stämpelboken över fartygsförsäljningar — beräknats till omkring 228 kr. 1936 och 244 kr. 1937 per bruttoton, kunna de uppgivna värdena visserligen i och för sig anses vara ganska höga, om de anses motsvara

bokförda värden men synas knappast särdeles höga i förhållande till marknads- och därmed användningsvärdena.

De mindre rederiernas inkomster och utgifter redovisas i tabell 22.

Ingen saldering av vinst- och förlustsiffrorna har där gjorts med hänsyn till materialets osäkerhet och särskilt därtill, att förlustsiffrorna, enligt vad ovan meddelats beträffande samtliga mindre rederier, synas vara för lågt och vinstsiffrorna för högt angivna. För år 1936 visa 139 rederier vinst, 31 förlust och 9 varken vinst eller förlust. För 1937 visa 149 rederier vinst, 23 förlust och 7 varken vinst eller förlust.

För de vinstredovisande rederierna utgjorde vinsten före avskrivningar år 1936 233 000 kr. och år 1937 306 000 kr. För de förlustredovisande rederierna uppges förlusten år 1936 till 60 000 kr. och 1937 till 22 000 kr.

Några uppgifter angående avskrivningar föreligga icke, och i allmänhet torde sådana icke heller ha gjorts. För år 1936 redovisa 64 rederier och 1937 71 rederier amorteringar. Beloppen äro relativt små: 1936 65 000 kr. och 1937 89 000 kr. — I 1933 års undersökning utgjorde avskrivningsprocenten för de företag, som över huvud gjorde några avskrivningar, 7·5 % på fartygsflottans bokförda värde. Går man ut ifrån denna avskrivningsprocent och tillämpar den på flottans uppgivna värde — c:a 2·7 milj. kr. — erhåller man avskrivningsbelopp å c:a 200 000 kr. 1936 års rörelse har med en sådan avskrivning som helhet gått med förlust. 1937 års rörelse synes däremot som helhet ha varit vinstgivande.

De mindre rederierna med enskild ägare hade sin fartygsflotta under åren 1936 och 1937 sysselsatt huvudsakligen inom följande *geografiska farter*:

	Antal rederier och fartyg	1 9 3 6		1 9 3 7	
		Bruttoton	Dödsviktston	Bruttoton	Dödsviktston
Inre fart	41	2 148	3 574	2 148	3 579
Kanalfart.....	22	1 579	2 565	1 579	2 565
Kustfart	34	1 994	3 218	1 994	3 218
Östersjöfart	82	7 374	11 512	7 385	11 542
Summa	179	13 095	20 869	13 106	20 904

Något mindre än hälften av antalet rederier och fartyg voro engagerade i östersjöfart, vilka representerade något över hälften av fartygens tonnage. I andra rummet kom den inre farten och därefter kustfarten samt sist kanalfarten.

Fartygens medelstorlek är för den inre farten 87 dödsviktston, för kanalfarten 117, för kustfarten 95 och för östersjöfarten 140.

Tabell 23. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för mindre rederier med enskild ägare med fartyg i inre fart och kanalfart.

	41 mindre rederier med enskild ägare i inre fart				22 mindre rederier med enskild ägare i kanalfart			
	1 9 3 6		1 9 3 7		1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
I n k o m s t e r								
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	1	0·4	—	—	1	0·4	2	0·7
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	4	1·4	1	0·4	—	—	—	—
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	270	98·2	281	99·6	266	99·6	273	99·3
Summa driftsinkomster	275	100·0	282	100·0	267	100·0	275	100·0
Allmänna inkomster	0	0·0	0	0·0	0	0·0	0	0·0
Summa inkomster	275	100·0	282	100·0	267	100·0	275	100·0
Förlust före avskrivningar	3		2		4		4	
Summa	278		284		271		279	
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) ..	78	31·6	76	31·1	79	31·3	86	33·3
Kost.....	28	11·3	28	11·5	18	7·1	19	7·4
Kol och olja, inklusive smörjmedel	36	14·6	38	15·6	37	14·7	39	15·1
Övriga skeppsförnödenheter	10	4·0	9	3·7	5	2·0	4	1·6
Skeppsumgälder	27	10·9	25	10·3	51	20·2	47	18·2
Lastnings- och lossningskostnader ..	12	4·9	13	5·3	6	2·4	9	3·5
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	32	13·0	30	12·3	32	12·7	32	12·4
Assuranspremier	3	1·2	4	1·6	6	2·4	6	2·3
Kommissionsarvoden	11	4·5	10	4·1	8	3·2	8	3·1
Övriga.....	2	0·8	2	0·8	2	0·8	2	0·8
Summa driftskostnader	239	96·8	235	96·3	244	96·8	252	97·7
Allmänna omkostnader:								
Räntor	5	2·0	6	2·5	6	2·4	5	1·9
Skatter	2	0·8	2	0·8	1	0·4	0	0·0
Administrations- och övriga kost- nader	1	0·4	1	0·4	1	0·4	1	0·4
Summa allmänna omkostnader	8	3·2	9	3·7	8	3·2	6	2·3
Summa utgifter	247	100·0	244	100·0	252	100·0	258	100·0
Vinst före avskrivningar	31		40		19		21	
Summa	278		284		271		279	

Tabell 24. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för mindre rederier med enskild ägare med fartyg i kustfart och östersjöfart.

	34 mindre rederier med enskild ägare i kustfart				82 mindre rederier med enskild ägare i östersjöfart			
	1 9 3 6		1 9 3 7		1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
I n k o m s t e r								
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	24	7·7	35	10·2	457	33·6	484	31·3
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	35	11·3	52	15·2	339	24·9	374	24·2
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	1	0·3	5	1·5	215	15·8	280	18·1
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	250	80·7	250	73·1	349	25·7	384	24·9
I tidsbefraktning har intjänts	—	—	—	—	—	—	17	1·1
Lastnings- och lossningsbidrag	—	—	—	—	0	0·0	1	0·1
Övriga	—	—	—	—	—	—	5	0·3
Summa driftsinkomster	310	100·0	342	100·0	1 360	100·0	1 545	100·0
Allmänna inkomster	0	0·0	0	0·0	0	0·0	0	0·0
Summa inkomster	310	100·0	342	100·0	1 360	100·0	1 545	100·0
Förlust före avskrivningar	10		7		43		8	
Summa	320		349		1 403		1 553	
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) ..	95	32·5	97	31·4	328	26·3	316	23·5
Kost	27	9·2	28	9·1	112	9·0	115	8·6
Kol och olja, inklusive smörjmedel ..	45	15·4	48	15·5	177	14·2	198	14·7
Övriga skeppsförnödenheter	9	3·1	10	3·2	40	3·2	35	2·6
Skeppsumgälder	35	12·0	39	12·6	268	21·4	255	18·9
Lastnings- och lossningskostnader ..	12	4·1	13	4·2	56	4·5	93	6·9
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	36	12·3	37	12·0	152	12·2	197	14·6
Assuranspremier	10	3·4	11	3·6	54	4·3	62	4·6
Kommissionsarvoden	16	5·5	19	6·2	35	2·8	51	3·8
Övriga	0	0·0	1	0·3	4	0·3	—	—
Summa driftskostnader	285	97·5	303	98·1	1 226	98·2	1 322	98·2
Allmänna omkostnader:								
Räntor	5	1·7	4	1·3	18	1·4	18	1·3
Skatter	1	0·4	1	0·3	3	0·2	4	0·3
Administrations- och övriga kost- nader	1	0·4	1	0·3	2	0·2	3	0·2
Summa allmänna omkostnader	7	2·5	6	1·9	23	1·8	25	1·8
Summa utgifter	292	100·0	309	100·0	1 249	100·0	1 347	100·0
Vinst före avskrivningar	28		40		154		206	
Summa	320		349		1 403		1 553	

Fartygsflottans uppgivna försäkrings- och försäljningsvärden framgå av efterföljande sammanställning.

	Försäkringsvärde kr.			Försäljningsvärde kr.		
	Totalt	Per bruttoton	Per d.w.-ton	Totalt	Per bruttoton	Per d.w.-ton
			1 9 3 6			
Inre fart	290 000	135	81	324 000	151	91
Kanalfart	277 000	175	108	309 000	196	120
Kustfart	432 000	217	134	461 000	231	143
Östersjöfart	1 673 000	227	145	1 723 000	234	150
Summa	2 672 000	204	128	2 817 000	215	135
			1 9 3 7			
Inre fart	289 000	135	81	329 000	153	92
Kanalfart	277 000	175	108	318 000	201	124
Kustfart	436 000	219	135	469 000	235	146
Östersjöfart	1 715 000	232	149	1 789 000	242	155
Summa	2 717 000	207	130	2 905 000	222	139

Värdena per ton visa ökning, i den mån farten blir mera vidsträckt, något som har sin väsentligaste förklaring däri, att fartygens medelålder sjunker från 44 år i inre fart till 41 år i kanalfart, 37 år i kustfart och 35 år i östersjöfart.

Inkomster och utgifter för rederier i de olika fartgrupperna återges i tabellerna 23 och 24.

Det kan här icke komma ifråga att bedöma vinstförhållandena för rederier i olika farter. Det förefaller emellertid, som om rederier med fartyg i inskränktare fart knappast skulle kunna anses vinstgivande, därest ägaren beräknade vanlig ersättning för sitt arbete — om han tjänstgör som befälhavare eller dylikt — och ränta på sitt i fartyget nedlagda kapital. Dock synes 1937 över lag ha visat avsevärt bättre inkomster än 1936. Rederirörelsen i östersjöfart torde emellertid ha varit vinstgivande för många rederier, i synnerhet år 1937.

KAP. VI.

Kontraktsrederiaktiebolagen.

Kontraktsfart är, såsom framhållits i kap. I, en verksamhetsform för sjöfarten, vilken blivit allt vanligare, varför det syntts vara av intresse att så noggrant som möjligt avgränsa denna grupp från trampfart och linjefart men också från specialfart. I förevarande kapitel behandlas därför de rederier, som hänförts till gruppen kontraktsrederier, d. v. s. de rederier, vilkas fartyg till huvudsaklig del varit sysselsatta i kontraktsfart. För att få klarlagt, för varje rederi och för varje av detta ägt eller eljest disponerat fartyg, i vad mån seglationen föranletts av kontrakt — d. v. s. att bortfraktaren och befraktaren på längre sikt träffat avtal om transport från viss eller vissa lastningsplatser till viss ort eller kust eventuellt inom viss tid och till överenskommen frakt av en till sin myckenhet mer eller mindre bestämd kvantitet gods — eller i vad mån seglationen ägt rum genom transporter av gods, tagna resa för resa i den fria fraktmarknaden (ren trampfart), eller slutligen i vad mån ren linjefart förelegat, ha särskilda frågeformulär utsänts (se bil. 7), vari man begärt uppgifter rörande transporterna av olika varor med varje fartyg med angivande av intjänade bruttofrakter samt med fördelning på frakter från Sverige, till Sverige, mellan utrikes orter och mellan inrikes orter samt med uppdelning på kontraktsfart och trampfart. De godsslag, som undantagslöst skulle angivas, äro vad beträffar transporter från Sverige pappersmassa, trä och malm samt i fråga om transporter till Sverige kol och koks. Andra godsslag, t. ex. kalk, fosfat, styckegods m. m., skulle angivas, i den mån för deras transport intjänad bruttofrakt varit av någon större betydelse. Frågeformulär av detta slag ha endast i relativt ringa utsträckning utsänts till rena linjerederier, då man på annat sätt kunnat fastställa, huruvida och i vad mån deras fartyg varit sysselsatta i kontraktsfart.

En granskning av uppgifterna för varje företag och fartyg har gjorts, varvid som norm för hänförandet till kontraktsfart gällt, att minst två tredjedelar av bruttofraktintäkterna härrört från sådan fart.

En sammanräkning ur här ifrågavarande material av utfrakterna för pappersmassa, trävaror och malm¹ samt infrakterna för kol och koks ger vid handen, att fraktintäkterna för de till kontraktsrederier hänfödda företagen

¹ Malmskeppningarna omfatta endast sådana, som skett med fartyg, som även transporterat andra varor. Rena malmfartyg ingå alltså icke.

till 71·3 % år 1936 och 72·8 % år 1937 härrörde från kontraktsfart, medan för de till tramprederier hänfödda företagen endast 18·9 resp. 18·0 % av fraktintäkterna inflöto av kontraktsfart och således 81·1 resp. 82·0 % av trampfart.

Då fartygen oftast icke äro sysselsatta hela året med skeppning av samma vara och då dessutom kombination av utfrakt av exempelvis pappersmassa och trävaror oftast äger rum med infrakt av kol och koks, uppgå kontraktsrederiernas fraktintäkter av kontraktsfart för varje vara ej genomgående till minst två tredjedelar av bruttofrakten för varan. Detta gäller sålunda icke om fraktintäkten av skeppade trävaror och malm. De kontraktsrederier, som skeppat dessa varor, ha även transporterat pappersmassa och kol, varvid i synnerhet pappersmassan nästan helt gått på kontrakt. Av kontraktsrederiernas bruttofrakter av pappersmasseskeppning kommo sålunda 1936 96·2 % och 1937 98·2 % på kontraktsfart. Av samma rederiers trävaruskeppning åter gick 1936 59·1 % och 1937 blott 51·7 % i kontraktsfart.

Trävarorna äro alltså en typisk trampfartsartikel, trots att betydande partier gå i kontraktsfart eller med linjebåtar. Detta framgår därav, att av tramprederiernas bruttofraktintäkt av trävaruskeppning år 1936 79·5 % och 1937 79·2 % hänfödde sig till trampfart. Detsamma gäller kol och koks, där tramprederiernas infrakter till Sverige till 91·0 % 1936 och 90·3 % 1937 voro trampfartsintäkter, medan av kontraktsrederiernas motsvarande frakter 64·5 resp. 64·4 % voro kontraktsbundna och sålunda endast 35·5 resp. 35·6 % intjänades i trampfart. Av intresse är, att i trafiken mellan utrikes orter kol- och kokstransporterna framstå såsom i ännu högre grad typisk trampsjöfart. Kontraktsrederiernas frakter av detta slag voro till 55·6 resp. 51·3 % kontraktsfrakter, medan tramprederiernas frakter till endast 1·6 respektive 1·1 % voro sådana; i sistnämnda fall voro alltså 98·4 respektive 98·9 % trampfrakter.

Det vore givetvis av största intresse att känna, huru stor del av de totala skeppningarna eller av dessa till eller från Sverige beträffande de nu nämnda varorna som kommer på tramprederier och trampbåtar, d. v. s. som går i trampsjöfart, och huru stor del som går med kontraktsrederier eller kontraktsbåtar respektive linjerederier och linjebåtar. Men då materialet icke är fullständigt och bl. a. icke omfattar transporter med linjerederiers fartyg, kunna sådana uppgifter icke lämnas.

Till kontraktsrederier räknade företag utgjorde 24 med år 1936 87 fartyg om 148 016 bruttoton och 240 707 dödviktston samt 1937 100 fartyg om 160 478 bruttoton och 260 432 dödviktston. Rederierna ägde ett bokfört kapital vid 1937 års slut å 25·67 milj. kr. (inklusive årets vinst å 4·45 milj.), och i rörelsen arbetade ett totalt kapital å 33·64 milj. kr. Dessa uppgifter äro hämtade ur tabell 25 rörande kontraktsrederiernas tillgångar och skulder åren 1936 och 1937.

Av tabellen framgår, att fartygsflottan år 1936 enligt bokföringsvärdet ingick med relativt stor andel bland tillgångarna, 76·9 %, och motsvarades å

skuldsidan till övervägande del av eget kapital, 70·1 %. År 1937 förskötos de relativa talen sålunda, att fartygsflottan utgjorde 73·2 % och egna kapitalet 76·3 % av omslutningen, alltså snarast det omvända förhållandet mot föregående år. Relativt sett framstår väl förskjutningen enligt dessa procenttal icke såsom särskilt betydande, och enligt de absoluta talen iakttages ej heller någon mera anmärkningsvärd skillnad mellan de båda åren; omslutnings-siffran visar ökning med något över 1 milj. kr. eller från 32·43 till 33·64 milj. kr., en ökning som hänför sig till fordrings- samt bank- och kassatillgodohavandena. Att år 1937 för ifrågavarande kontraktsrederier liksom fallet varit för tramprederierna inneburit en mycket beaktansvärd konsolidering av ställningen, visas emellertid med all tydlighet, om man ser på tonnagets bokföringsvärden vid respektive års slut, varvid en väsentlig skillnad framträder.

År 1936 var kontraktsrederiernas fartygsflotta upptagen till ej mycket lägre bokföringsvärde än år 1937, trots att antalet fartyg och deras tonnage var betydligt mindre än vid sistnämnda års slut. Fartygsflottan var också år 1936 avsevärt högre bokförd per ton än trampflottan. 1936 var kontraktsrederitonnagets genomsnittliga bokföringsvärde 160·0 kr. per bruttoton och 98·4 kr. per dödviktston, medan motsvarande siffror för tramprederierna voro 138·7 och 91·3 kr. År 1937 voro bokföringsvärdena för kontraktsrederierna 153·4 kr. per bruttoton och 94·5 kr. per dödviktston gentemot 133·9 kr. och 88·3 kr. för tramprederierna. Ett högre värde för kontraktsrederierna betingas dock därav, att medelåldern för kontraktsbåtarna är ungefär 7 år lägre än för trampbåtarna eller 20·6 år 1936 och 20·4 år 1937 mot respektive 27·0 och 27·9 år.

De tonnagevärden å 87 à 100 kr. per dödviktston år 1936 och omkring 125 kr. per ton 1937, vilka tonnagevärderingar gävo till resultat för tramprederierna, böra för kontraktsrederiernas fartyg med hänsyn till dessas lägre genomsnittsålder höjas till omkring 110—120 kr. 1936 och omkring 150 kr. 1937. En jämförelse av bokföringsvärdena med dessa värden synes ge vid handen, att 1936 års bokvärde kan anses försvarligt och att 1937 års var lågt. Att skillnaden mellan respektive år är så stor beror därpå, att å ena sidan marknadspriserna stigit starkt, medan å andra sidan bokföringsvärdena gått ned avsevärt genom avskrivningar.

Vad beträffar kontraktsrederiernas *likviditet* framgår av tabell 25, att skulderna uppgå till år 1936 29·9 och år 1937 23·7 % av omslutningen, medan likvida medel, d. v. s. fordringar, medel i bank och kassa samt aktier och obligationer, utgöra respektive 21·1 och 25·0 % av omslutningssummorna. En betydande del av skulderna är emellertid långfristiga lån och en lika-ledes stor del av fordringarna är av långtidsnatur, något som också framgår av nämnda tabell.

I syfte att underlätta en närmare undersökning av kontraktsrederiernas likviditet har, i likhet med vad som skett för tramprederierna, en uppdelning

Tabell 25. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående kontraktsrederier.

Sammanställningen omfattar 24 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 87 fartyg om 148 016 bruttoton och 240 707 dödviktston samt år 1937 av 100 fartyg om 160 478 bruttoton och 260 432 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	23 692			24 610		
Inbetalning å nybyggnad	1 230	24 922	76.9	—	24 610	73.2
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	151			151		
förråd	406			397		
klassning	96	653	2.0	59	607	1.8
Aktier i andra bolag än rederibolag	115			360		
Obligationer	348	463	1.4	290	650	1.9
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	2 971			3 531		
haverifordringar	256			251		
räntefordringar	—			1		
fraktfordringar m. m.	2 426	5 653	17.4	2 506	6 289	18.7
Bank och kassa		743	2.3		1 486	4.4
Summa		32 434	100.0		33 642	100.0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	13 320			13 320		
reservfond	4 446			5 522		
skattefond	368			377		
egna fonder i övrigt	3 451			3 412		
	21 585			22 631		
— aktier i rederibolag	1 646			1 658		
	19 939			20 973		
+ kvarstående odisponerad vinst	302			241		
+ årets vinst	2 494			4 453		
	2 796	22 735	70.1	4 694	25 667	76.3
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		200	0.6		—	—
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	832			642		
lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	1 118			876		
andra (revers-)banklån	2 977			1 239		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder	875	5 802	17.9	1 146	3 903	11.6
egna acceptor andra än i samband med nybyggnad av tonnage	130			115		
förskott av befälhavare och mäk-lare	566			1 052		
klassning och haverier	259			578		
löpande driftskulder (ej reverslån)	2 570			2 144		
övriga	172	3 697	11.4	183	4 072	12.1
Summa		32 434	100.0		33 642	100.0

Tabell 26. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående kontraktsrederier.

Sammanställningen omfattar 24 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 87 fartyg om 148 016 bruttoton och 240 707 dödsviktston samt år 1937 av 100 fartyg om 160 478 bruttoton och 260 432 dödsviktston.

I n k o m s t e r

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet ..	11 283	36·1	14 672	34·8
2. för transport av gods från utlandet till Sverige ..	9 914	31·7	13 689	32·5
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	8 773	28·1	11 238	26·6
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran.....	341	1·1	491	1·2
I tidsbefraktning har intjänts	199	0·6	373	0·9
Inkomst av förhyrt tonnage	539	1·7	761	1·8
Summa driftsinkomster	31 049	99·3	41 224	97·8
Allmänna inkomster:				
Inkomst av aktier och obligationer	52	0·2	130	0·3
Realisationsvinst å tonnage	6	0·0	271	0·6
Rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen	139	0·5	551	1·3
Summa allmänna inkomster	197	0·7	952	2·2
Summa inkomster	31 246	100·0	42 176	100·0
Summa	31 246		42 176	

U t g i f t e r

Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	4 040	14·4	4 992	14·0
Kost	935	3·3	1 165	3·3
Kol och olja, inklusive smörjmedel	3 304	11·8	4 347	12·2
Övriga skeppsförnödenheter	648	2·3	869	2·4
Skeppsumgälder	5 610	20·0	6 472	18·2
Lastnings- och lossningskostnader	7 913	28·2	9 191	25·8
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	844	3·0	1 984	5·6
Assuranspremier	1 723	6·2	2 172	6·1
Kommissionsarvoden	960	3·4	1 286	3·6
Genomgångsfrakter	201	0·7	256	0·7
Övriga	307	1·1	825	2·3
Summa driftskostnader	26 485	94·4	33 559	94·2
Allmänna utgifter:				
Räntor	82	0·3	127	0·4
Skatter	190	0·7	256	0·7
Administrations- och övriga kostnader	1 290	4·6	1 670	4·7
Summa allmänna omkostnader	1 562	5·6	2 053	5·8
Summa utgifter	28 047	100·0	35 612	100·0
Vinst före avskrivningar¹	3 199		6 564	
Summa	31 246		42 176	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 3 234 000 kr. och förlustsumman 35 000 kr.; ingen förlust år 1937.

gjorts av fordringarna (inklusive bank och kassa) och skulderna på sätt framgår av nedanstående sammanställning:

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Fordringar av långtidsnatur	2 971	46·5	3 531	45·4
» » korttidsnatur	3 425	53·5	4 244	54·6
Summa	6 396	100·0	7 775	100·0
Skulder, fasta	5 802	61·1	3 903	48·9
» , rörliga	3 697	38·9	4 072	51·1
Summa	9 499	100·0	7 975	100·0

Tabblån visar, att de rörliga skulderna för år 1936 med relativt ringa be-
lopp överstiga fordringarna av korttidsnatur. 1937 äro de ifrågavarande for-
dingarna tvärtom något större än motsvarande skulder, samtidigt som de
fasta skulderna minskats betydligt och fordringarna av såväl korttids- som
långtidsnatur ökats ganska starkt. De återgivna siffrorna torde kunna sägas
antydna en tillfredsställande likviditet för företagen tagna under ett redan
år 1936. Det anförda gäller alltså gruppen som helhet betraktad, medan
av tabellen givetvis icke kan dragas någon säker slutsats om likviditeten vad
angår särskilda i gruppen ingående företag.

Kontraktsrederiaktiebolagens inkomster och utgifter för åren 1936 och
1937 framgå av tabell 26.

Tabellen ger vid handen, att en vinst uppstått före avskrivningar å 3·20
milj. kr. 1936 och 6·56 milj. kr. 1937. Frändragas de för nämnda år gjor-
da totala avskrivningarna å tonnage — övriga avskrivningar äro obetyd-
liga — uppgående till 1·11 milj. kr. 1936 och 2·77 milj. kr. 1937, skulle upp-
stå ett överskott för år 1936 å 2·09 milj. kr. och för år 1937 å 3·79 milj. kr.

Åren 1936 och 1937 ha emellertid blott 16 av 24 rederier gjort avskriv-
ningar, varför de överskott, som ovan framvisats, icke åskådliggöra de verk-
liga resultaten.

De 16 rederier, som gjort avskrivningar, hade sin handelsflotta bokförd
till 16·86 milj. kr. vid 1936 års slut och till 17·38 milj. kr. vid 1937 års slut,
motsvarande med tillägg av avskrivningar i bokslutet 17·55 respektive 19·41
milj. kr. Avskrivningarna utgjorde således 6·3 % år 1936 och 14·3 % år 1937
på handelsflottans bokförda värde. Skillnaden mellan dessa procenttal är be-
tydande. Det förefaller, som om den förstnämnda siffran mera överensstäm-
de med vad som kan anses vara normalt, medan den, senare synes innefatta
belopp, som icke äro att hänföra enbart till årets rörelse.

Med tillämpning av 6 % avskrivning på bokföringsvärdena vid respek-
tive års slut (inklusive avskrivningar i samband med bokslutet), år 1936 24·38

milj. kr. och 1937 26.64 milj. kr., erhållas avskrivningsbelopp för 1936 å 1.46 milj. kr. och för 1937 å 1.60 milj. kr. samt överskott för samtliga rederier år 1936 å 1.74 milj. kr. och år 1937 å 4.96 milj. kr. Röntabiliteten blir då för 1936 13.1 % på aktiekapitalet och 8.6 % på hela det egna kapitalet vid årets slut exklusive årsvinsten samt för 1937 37.2 % på aktiekapitalet och 23.4 % på hela det egna kapitalet i nyss nämnd mening.

Räknar man åter med 7 % avskrivning, erhållas avskrivningsbeloppen 1.71 milj. kr. för 1936 och 1.86 milj. kr. för 1937, varvid överskottet skulle utgöra 1.49 milj. för 1936 och 4.70 milj. för 1937. Röntabiliteten blir härvid för 1936 11.2 % på aktiekapitalet och 7.4 % på hela det egna kapitalet vid årets slut exklusive årsvinsten samt för 1937 35.3 % på aktiekapitalet och 22.2 % på hela det egna kapitalet i förut nämnd mening.

Kontraktsrederiernas röntabilitet synes således vara betydligt högre än tramprederiernas under år 1936 men, om man räknar med hela det egna kapitalets förräntning, av ungefär samma storlek som tramprederiernas år 1937. Den företer således icke så stora växlingar mellan olika år som dessa rederiers.

Det är av intresse att göra vissa jämförelser med uppgifter ur 1933 års undersökning. Om man gör en röntabilitetsberäkning för samma företag 1933, som åren 1936 och 1937 räknades till kontraktsrederier, visar det sig, att dessa vid 6 % avskrivning å flottans bokförda värde år 1933 skulle ha givit en röntabilitet å 6.3 % på aktiekapitalet och 4.1 % på hela det egna kapitalet vid årets slut. Dessa siffror antyda en förhållandevis god röntabilitet, om man tager i betraktande, att 1933 var ett depressionsår och att tramprederierna då redan vid 5 % avskrivning förededde förlust. Det må nämnas, att endast 2 av de i undersökningen medtagna rederierna visade underskott år 1933.

Av de 24 kontraktsrederiaktiebolagen visade år 1936 1 företag driftsförlust, 1 varken vinst eller förlust och 22 driftsöverskott. År 1937 förededde alla 24 företagen driftsöverskott.

4 rederier gjorde år 1936 avsättningar till skattefond med tillsammans 155 000 kr., och 7 gjorde år 1937 sådana avsättningar med 429 000 kr. 17 verkställde åren 1936 och 1937 avsättning till andra fonder (utom förnyelse- eller avskrivningsfond) med sammanlagt respektive 1.48 och 1.90 milj. kr. I ny räkning överfördes 1936 259 000 kr. och 1937 657 000 kr.

15 rederier med ett aktiekapital å 10.03 milj. kr. lämnade för år 1936 utdelning till aktieägarna med sammanlagt 660 000 kr. eller 6.6 %. För 1937 lämnade 18 aktiebolag utdelning med 971 000 kr. på ett aktiekapital av 11.47 milj. kr. eller med 8.5 %. 9 rederier med ett aktiekapital av 3.29 milj. kr. lämnade år 1936 ingen utdelning, och detsamma gällde för år 1937 6 bolag med ett aktiekapital å 1.85 milj. kr. Liksom ifråga om tramprederierna är det huvudsakligen mindre kontraktsrederier, som ej lämnat någon utdelning. Måhända är det i vissa fall fråga om familjebolag, där vinsten kunnat uttagas på annat sätt.

Tabell 27. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående kontraktsrederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i nordsjöfart.

Sammanställningen omfattar 17 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 74 fartyg om sammanlagt 131 351 bruttoton och 214 765 dödviktston samt år 1937 av 86 fartyg om sammanlagt 143 066 bruttoton och 233 045 dödviktston.

	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
A k t i v a						
Fartygsflottan	21 134			21 601		
Inbetalning å nybyggnad	1 230	22 364	80·2	—	21 601	76·3
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	150			150		
förråd	398	548	2·0	390	540	1·9
Aktier i andra bolag än rederibolag	90			253		
Obligationer	257	347	1·2	290	543	1·9
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	1 820			1 842		
haverifordringar	207			232		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.	2 138	4 165	14·9	2 309	4 383	15·5
Bank och kassa		479	1·7		1 258	4·4
Summa		27 903	100·0		28 325	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	9 853			9 853		
reservfond	4 140			5 209		
skattefond	368			377		
egna fonder i övrigt	3 005			2 916		
	17 366			18 355		
— aktier i rederibolag	940			953		
	16 426			17 402		
+ kvarstående odisponerad vinst	304			189		
+ årets vinst	2 293			4 004		
	2 597	19 023	68·2	4 193	21 595	76·2
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond.....		200	0·7	—	—	—
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	757			593		
Lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	1 062			403		
andra (revers-)banklån.....	2 560			1 199		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder ..	819	5 198	18·6	1 092	3 287	11·6
egna accepter andra än i samband med nybyggnad av tonnage	129			12		
förskott av befälhavare och mäklare	437			725		
klassning och haverier	255			450		
löpande driftskulder (ej reverslån)	2 498			2 083		
övriga	163	3 482	12·5	173	3 443	12·2
Summa		27 903	100·0		28 325	100·0

Tabell 28. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående kontraktsrederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i nordsjöfart.

Sammanställningen omfattar 17 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 74 fartyg om sammanlagt 131 351 bruttoton och 214 765 dödviktston samt år 1937 av 86 fartyg om sammanlagt 143 066 bruttoton och 233 045 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet ..	11 199	40·1	14 251	37·9
2. för transport av gods från utlandet till Sverige ..	9 134	32·7	12 695	33·8
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	6 642	23·8	8 476	22·6
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	234	0·8	340	0·9
I tidsbefraktning har intjänts	118	0·4	203	0·5
Inkomst av förhyrt tonnage	471	1·7	771	2·1
Summa driftsinkomster	27 798	99·5	36 736	97·8
Allmänna inkomster:				
Inkomst av aktier och obligationer	21	0·1	111	0·3
Realisationsvinst å tonnage	—	—	271	0·7
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen	108	0·4	467	1·2
Summa allmänna inkomster	129	0·5	849	2·2
Summa inkomster	27 927	100·0	37 585	100·0
Summa	27 927		37 585	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	3 549	14·2	4 411	14·0
Kost	809	3·2	1 012	3·2
Kol och olja, inklusive smörjmedel	2 851	11·4	3 837	12·2
Övriga skeppsförnödenheter	562	2·2	747	2·4
Skeppsumgälder	4 877	19·6	5 674	18·0
Lastnings- och lossningskostnader	7 280	29·2	8 366	26·6
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	740	3·0	1 563	5·0
Assuranspremier	1 516	6·1	1 876	5·9
Kommissionsarvoden	776	3·1	1 043	3·3
Genomgångsfrakter	201	0·8	250	0·8
Övriga	294	1·2	810	2·6
Summa driftskostnader	23 455	94·0	29 589	94·0
Allmänna utgifter:				
Räntor	138	0·6	131	0·4
Skatter	189	0·8	251	0·8
Administrations- och övriga kostnader	1 157	4·6	1 509	4·8
Summa allmänna omkostnader	1 484	6·0	1 891	6·0
Summa utgifter	24 939	100·0	31 480	100·0
Vinst före avskrivningar ¹	2 988		6 105	
Summa	27 927		37 585	

¹ Intet rederi har visat förlust 1936 eller 1937.

En fördelning av de 24 kontraktsrederierna på grupper av *geografisk fart* ger följande resultat:

	1 9 3 6				1 9 3 7			
	Antal rederier	Antal fartyg	Brutto-ton	Död-viktston	Antal rederier	Antal fartyg	Brutto-ton	Död-viktston
Kustfart	1	4	625	850	1	4	625	850
Östersjöfart	3	3	3 611	5 340	3	3	3 611	5 340
Nordsjöfart	17	74	131 351	214 765	17	86	143 066	233 045
Oceanfart	3	6	12 429	19 752	3	7	13 176	21 197
Summa	24	87	148 016	240 707	24	100	160 478	260 432

Ovanstående sammanställning ger vid handen, att nordsjöfarten är den fullständigt dominerande inom kontraktshafsfarten. Med hänsyn till att antalet rederier i östersjöfart liksom i oceanfart blott är 3 och i kustfart endast 1, synes någon jämförelse mellan de olika fartgruppernas ekonomi ej böra göras. Däremot må här lämnas uppgifter (se tabellerna 27 och 28) över nordsjöfart-rederiernas tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter, för att ekonomin för en homogen fartgrupp skall bli belyst.

Tabellerna utvisa, att nordsjörederierna ägde en vinst före avskrivningar år 1936 å 2·99 milj. kr. och år 1937 å 6·11 milj. kr. Totala avskrivningarna å tonnage uppgingo år 1936 till 1·10 milj. och 1937 till 2·62 milj. kr. Överskottet utgjorde sålunda år 1936 1·89 milj. och år 1937 3·49 milj. kr. Emellertid var det endast 14 av 24 rederier som för år 1936 verkställde avskrivningar, utgörande 6·3 % på det bokförda värdet av tonnage, tillhörande dessa företag. För 1937 gjorde 13 rederier avskrivningar med 14·7 % på motsvarande bokvärde. De sistnämnda synas till stor del innefatta avskrivningar, som icke hänföra sig till enbart årets förhållanden. Räknar man med 6 % avskrivning på hela fartygsflottans bokförda värde, erhåller man avskrivningsbelopp år 1936 å 1·31 milj. kr. och år 1937 å 1·42 milj. kr., i vilket fall överskottet skulle utgöra 1·68 milj. för 1936 och 4·69 milj. för 1937, d. v. s. respektive 17·1 och 47·6 % på aktiekapitalet och 10·0 respektive 26·7 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten. Räknar man i stället med 7 % avskrivning, erhållas avskrivningsbeloppen 1·53 respektive 1·65 milj. kr. samt överskottssiffrorna 1·46 respektive 4·46 milj. kr. Räntabiliteten skulle härvid bli 14·8 respektive 45·3 % på aktiekapitalet och 8·7 respektive 25·4 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten. Nordsjörederiernas räntabilitet är sålunda avsevärt bättre än genomsnittet för samtliga kontraktshafsfart-rederier och sålunda också än genomsnittet för de övriga tillsammans.

11 av dessa rederier lämnade utdelning för år 1936 med 570 000 kr. eller 8·0 % på ifrågavarande företags aktiekapital; för år 1937 gävo 13 rederier utdelning med 9·8 % på sitt aktiekapital.

KAP. VII.

Tankfartygsrederiaktiebolagen.

Tankfartygsrederierna representera det enda slaget av »specialsjöfart», som här kommer att redovisas. Såsom ovan nämnts komma malmfartygsrederierna icke att ingå såsom en särskild grupp. En sådan skulle nämligen domineras av ett enda företag, Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund. Flertalet övriga rederier, som deltaga i malmtransporterna eller som i varje fall gjorde det åren 1936 och 1937, ägde sina fartyg i ej ringa mån engagerade i annan trafik och deras fartyg äro ej heller annat än undantagsvis specialbyggda för malmtransport.

Till tankfartygsrederigruppen ha hänförts 8 rederier med en fartygsflotta vid 1936 års slut å 21 fartyg om 127 188 bruttoton och 192 708 dödviktston och vid 1937 års slut å 23 fartyg om 129 162 bruttoton och 195 148 dödviktston. Härvid har man endast räknat med sådana rederier, vilkas fartyg huvudsakligen varit sysselsatta i oceanfart, vari också ingå fartyg som tidvis varit engagerade i annan europeisk fart. Några av dessa rederier ha även tankfartyg i inskräntare fart. Rederier med mindre tankfartyg sysselsatta i nordsjö- och östersjöfart, kust- och kanalfart samt inre fart ha sålunda icke räknats till tankfartygsrederigruppen.

Bland de 8 tankfartygsrederierna finnes ett, som vid ovannämnda tidpunkter ägt även andra fartyg än tankfartyg, nämligen 5 sådana om sammanlagt 7 082 bruttoton och 12 810 dödviktston. Å andra sidan finnes ett rederi, som icke räknats till tankfartygsrederigruppen men som ägt ett tankfartyg om 9 209 bruttoton och 14 255 dödviktston. Dessutom finnas givetvis andra rederier, som jämväl äga tankfartyg, ehuru i inskräntare fart. Hela antalet stora tankfartyg i oceanfart och annan europeisk fart var år 1937 16.

I tabellerna 29 och 30 lämnas uppgifter över de 8 tankfartygsrederiernas tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter 1936 och 1937.

Rederigruppens storlek framträder bl. a. i dess egna kapital, som vid 1937 års slut utgjorde 15·13 milj. kr., varvid frånräknats dels aktier i rederibolag med 1·33 milj., dels årets vinst med 2·63 milj. kr. Hela det i rörelsen engagerade kapitalet utgjorde 1937 30·44 milj. kr.

Fartygsflottan var vid 1937 års slut bokförd till 24·26 milj. kr., bortsett från inbetalningar å nybyggnader — 1·65 milj. kr. — och sålunda till nära dubbelt så stort belopp som det egna kapitalet. Tonnagets bokförda värde — vid 1937 års slut 188 kr. per bruttoton och 124 kr. per dödviktston — är lågt i betraktande av fartygens ringa ålder. Flottan bestod vid nyssnämnda tidpunkt av 23

Tabell 29. Tillgångar och skulder för åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående tankfartygsrederier med fartyg i oceanfart.

Sammanställningen omfattar 8 rederier med en fartygsflotta 1936 av 21 fartyg om 127 188 bruttoton och 192 708 dödviktston samt år 1937 av 23 fartyg om 129 162 bruttoton och 195 148 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	26 785			24 259		
Inbetalning å nybyggnad	773	27 558	87·7	1 650	25 909	85·1
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	140			200		
förråd	193	333	1·1	112	312	1·0
Aktier i andra bolag än rederibolag	205			48		
Obligationer	69	274	0·9	69	117	0·4
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	981			1 724		
haverifordringar	270			249		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.	771	2 022	6·4	752	2 725	9·0
Bank och kassa		1 220	3·9		1 377	4·5
Summa		31 407	100·0		30 440	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	8 174			8 174		
reservfond	4 253			4 343		
skattefond	323			544		
egna fonder i övrigt	615			600		
	13 365			13 661		
— aktier i rederibolag	1 228			1 326		
	12 137			12 335		
+ kvarstående odisponerad vinst	137			159		
+ årets vinst	1 636			2 632		
	1 773	13 910	44·3	2 791	15 126	49·7
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		—	—		—	—
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	8 344			6 483		
lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	397			496		
andra (revers-)banklån	1 948			1 710		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder	1 972			1 502		
egna acceptor i samband med nybyggnad av tonnage	515	13 176	41·9	620	10 811	35·5
egna acceptor, andra.	2 900			1 900		
förskott av befälhavare och mäklare	127			73		
klassning och haverier	76			185		
löpande driftskulder (ej reverslån)	716			1 300		
övriga	502	4 321	13·8	1 045	4 503	14·8
Summa		31 407	100·0		30 440	100·0

Tabell 30. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående tankfartygsrederier med fartyg i oceanfart.

Sammanställningen omfattar 8 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 21 fartyg om 127 188 bruttoton och 192 708 dödviktston samt år 1937 av 23 fartyg om 129 162 bruttoton och 195 148 dödviktston.

I n k o m s t e r					
	1 9 3 6		1 9 3 7		
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter: i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet ..	1 054	7·5	818	5·1	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige ..	824	5·9	155	1·0	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	4 281	30·5	5 343	33·6	
I tidsbefraktning har intjänts	7 864	56·0	9 557	60·1	
Summa driftsinkomster	14 023	99·9	15 873	99·8	
Allmänna inkomster:					
Inkomst av aktier och obligationer	0	0·0	25	0·1	
Realisationsvinst å tonnage	4	0·0	—	—	
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen	9	0·1	13	0·1	
Summa allmänna inkomster	13	0·1	38	0·2	
Summa inkomster	14 036	100·0	15 911	100·0	
Summa	14 036		15 911		
U t g i f t e r					
Driftkostnader:					
Besättningshyror (även till befäl)	1 594	18·2	1 911	19·6	
Kost	447	5·1	513	5·2	
Kol och olja, inklusive smörjmedel	1 149	13·1	1 276	13·1	
Övriga skeppsförnödenheter	434	5·0	514	5·3	
Skeppsavgifter	835	9·5	633	6·5	
Lastnings- och lossningskostnader	342	3·9	272	2·8	
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	553	6·3	679	6·9	
Assuranspremier	1 088	12·4	1 144	11·7	
Kommissionsarvoden	334	3·8	469	4·8	
Övriga	341	3·9	438	4·5	
Summa driftskostnader	7 117	81·2	7 849	80·4	
Allmänna omkostnader:					
Räntor	739	8·4	704	7·2	
Skatter	114	1·3	182	1·9	
Administrations- och övriga kostnader	795	9·1	1 022	10·5	
Summa allmänna omkostnader	1 648	18·8	1 908	19·6	
Summa utgifter	8 765	100·0	9 757	100·0	
Vinst före avskrivningar ¹	5 271		6 154		
Summa	14 036		15 911		

¹ Samtliga rederier utvisade vinst under båda åren 1936 och 1937.

motorfartyg med en medelålder av 4 år samt 5 ångfartyg med en sådan av 9 år. De förras tonnage utgjorde 122 080 och de senares 7 082 bruttoton. Till jämförelse med ovannämnda bokvärden må anföras följande medelvärden beräknade på i de skandinaviska länderna under år 1937 försålt tanktonnage enligt ett material, erhållet från en mäklare. För 8 motortankfartyg med en medelstorlek av 10 540 dödviktston och en medelålder av 6·5 år utgjorde medelpriset 285 kr. per dödviktston (nybyggda, mindre och äldre fartyg ingå ej i beräkningen). För ångfartygen må hänvisas till de tonnagevärdeberäkningar, som utförts i kapitlet angående tramprederiaktiebolagen.

Tabell 29 ger upplysning angående tankfartygsrederiernas *likviditet*. Jämför man först totalsummorna för skulderna med summorna för likvida medel, d. v. s. fordringar, bank- och kassatillgodohavanden samt aktier och obligationer, finner man, att skulderna uppgå 1936 till 55·7 % och 1937 till 50·3 % av balansomslutningen, medan de likvida medlen utgöra 11·2 respektive 13·9 % av densamma. Skulderna äro alltså flera gånger så stora som de likvida medlen och ställningen sålunda mindre god, även om en förbättring inträtt under 1937. En mycket stor del av skulderna är emellertid bunden i lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan etc. För att man skall erhålla en riktigare föreställning om rederiernas egentliga betalningsberedskap, ha därför fordringarna (inklusive bank- och kassamedel) uppdelats på sådana av långtids- och korttidsnatur samt skulderna på dylika av fast och rörlig karaktär. En sammanställning av dessa uppgifter lämnas i efterföljande tablå:

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Fordringar av långtidsnatur	981	30·3	1 724	42·0
» » korttidsnatur	2 261	69·7	2 378	58·0
Summa	3 242	100·0	4 102	100·0
Skulder, fasta	13 176	75·3	10 811	70·6
» , rörliga	4 321	24·7	4 503	29·4
Summa	17 497	100·0	15 314	100·0

Av sammanställningen framgår, att skulderna som ovan nämnts till största delen bestå av fasta sådana år 1936 till 75·3 % och år 1937 till 70·6 %. De rörliga skulderna äro emellertid nära dubbelt så stora som fordringarna av korttidsnatur, något som bestyrker att likviditeten icke är särdeles god. En minskning å 2·37 milj. har ägt rum 1936—1937 i de fasta skulderna; samtidigt ha långtidsfordringarna ökat med 0·74 milj. kr.

I tabell 30 meddelas en sammanställning av tankfartygsrederiernas inkomster och utgifter åren 1936 och 1937.

Tankfartygsrederierna ägde enligt tabell 30 en vinst före avskrivningar år 1936 å 5·27 och år 1937 å 6·15 milj. kr. Då avskrivningarna å tonnage voro

respektive 3·93 och 3·99 milj. kr., blir nettovinsten 1936 1·34 och 1937 2·16 milj. kr. eller 16·4 respektive 26·4 % på aktiekapitalet och 10·9 respektive 17·3 % på hela det egna kapitalet vid respektive års slut exklusive årsvinsten.

Alla rederier ha gjort avskrivningar å tonnage. Dessa utgjorde år 1936 12·6 och 1937 13·6 % på fartygsflottans bokförda värde. Till jämförelse må nämnas, att år 1933 de rederier, som verkställde avskrivningar, gjorde dylika med 8·6 % av det bokförda värdet. I detta värde ingingo dock inbetalningar på nybyggnader, i den mån sådana förekommo, något som i så fall sänkte procent-siffran. Det framhölls i 1933 års undersökning, att 8 % på anskaffningsvärdet av tonnage — något som för tankrederierna ansågs normalt, då det av kam-marrätten år 1935 genom utslag betraktats såsom skälig avskrivning — motsvarade ungefär 11·5 % på bokföringsvärdet enligt dåvarande förhållanden. Att observera är dock, att i betraktande av vad ovan anförts om inbetalningar å nybyggnaderna denna procentsats måste vara lägre än om relationen gällt enbart det förefintliga tonnagets bokföringsvärde (alltså exklusive nybyggnader). Med hänsyn härtill synas avskrivningar å 12·6 eller 13·6 % på bokföringsvärdena 1936 respektive 1937 knappast vara för höga. Numera anser man, att 10 % på anskaffningsvärdena utgör normal avskrivning för tankfartyg. Avskrivningsbehovet är nämligen relativt stort för tankbåtar ej endast med hänsyn till att de utgöras av motorfartyg utan även därtill, att livslängden blir kort, då oljan fräter på fartygsplåtarna.

För att göra 1936 och 1937 års räntabilitetssiffror bättre jämförbara synes emellertid samma avskrivningsprocent böra tillämpas på de båda årens uppgifter. Räknar man med 12 % avskrivning, erhållas avskrivningsbeloppen för 1936 3·65 och för 1937 3·33 milj. kr. och härmed nettovinsterna respektive 1·62 och 2·82 milj. kr. eller 19·8 respektive 34·5 % på aktiekapitalet och 13·2 respektive 22·6 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten. Räknar man i stället med 13 % avskrivning, erhållas avskrivningsbeloppen 3·95 respektive 3·61 milj. kr. och följaktligen nettovinsterna 1·32 och 2·54 milj. kr. eller 16·1 respektive 31·1 % på aktiekapitalet och 10·8 respektive 20·3 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten.

Emellertid må framhållas, att bokföringsvärdena äro ganska olika för de nämnda åren, varför någon fast jämförelsebas icke vinnes, om avskrivningarna göras i procent på dessa värden; särskilt gäller detta, då jämförelsen avser så från varandra relativt avlägsna år som 1933 å ena sidan och 1936—1937 å andra sidan. I kapitel II har påpekats, att man genom att sätta avskrivningarna i relation till fartygsflottans tonnage måhända erhåller en bättre jämförelsegrund. Därför skola här några beräkningar på denna bas utföras.

Går man ut ifrån de faktiska totala avskrivningarna på tonnage för år 1937, 3·99 milj. kr., och sätter dem i relation till fartygsflottans bruttotonnage vid årets slut, 129 162 ton, visar det sig att avskrivningen utgör 30·9 kr. per bruttoton. Enligt denna norm skulle avskrivningarna bli för år 1936 3·93 milj. kr., för 1937 3·99 och för 1933 4·16 milj. kr. samt nettovinsten för 1936 1·34 milj. kr., för 1937 2·16 milj. kr. och för 1933 120 000 kr., d. v. s. respektive 16·4, 26·4 och 1·5 % på aktiekapitalet och respektive 10·9, 17·3 samt 0·9 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten.

Man kan mot denna räntabilitetsberäkning anmärka, att den kommer 1933 års vinst att framstå såsom väl låg, beroende därpå, att relativt mycket annat tonnage än tanktonnage ingick i fartygsflottan, på vilket samma avskrivningsnorm, ehuru för hög, tillämpats. Men även om justering av beräkningen verkställes med hänsyn härtill, kommer 1933 att uppvisa en låg räntabilitet. — I detta sammanhang bör nämnas, att endast 4 av 9 tankfartygsrederier verkställde avskrivningar för år 1933.

Till komplettering av de lämnade uppgifterna för åren 1936 och 1937 må i fråga om vinstdispositionen nämnas, att 340 000 kr. avsattes 1936 och 780 000 kr. 1937 till skattefonder och 190 000 respektive 599 000 till andra fonder (ej avskrivnings- och förnyelsefond), medan 159 000 respektive 69 000 kr. överfördes i ny räkning. Utdelning gävo år 1936 5 rederier med 750 000 kr. på ett aktiekapital av 6·84 milj. kr. eller 11·0 % samt år 1937 6 rederier med 872 000 kr. på ett aktiekapital av 7·14 milj. eller 12·2 %.

Det må påpekas, att tankfartygen, enligt vad tabell 30 över rederiernas inkomster och utgifter utvisar, till mycket stor del äro timechartrade för utländsk räkning och gå i trafik mellan hamnar i oljeproducerande länder och hamnar i oljekonsumerande länder, andra än Sverige.

Då det syntes vara av intresse att utskilja samtliga *tankfartyg* i oceanfart, vilka ju bilda en homogen grupp, har en bearbetning av det uppgiftsmaterial, som lämnats å formulär 3, verkställts beträffande fartygens driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937. Resultatet av bearbetningen återges i tabell 31.

Tab. 31. Driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 för tankfartyg i oceanfart.

Sammanställningen omfattar 15 fartyg om 127 816 bruttoton och 192 388 dödsviktston.

D r i f t s i n k o m s t e r	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofakter:				
i utrikes fart				
för transport av gods från utlandet till Sverige	816	6·2	155	1·0
för transport av gods mellan utrikes hamnar	4 058	30·9	5 331	35·8
I tidsbefraktning har intjänts	8 268	62·9	9 396	63·2
Summa driftsinkomster	13 142	100·0	14 882	100·0
Summa	13 142		14 882	
D r i f t s u t g i f t e r				
Besättningshyror (även till befäl)	1 435	23·2	1 668	24·4
Kost	395	6·4	428	6·2
Kol och olja, inklusive smörjmedel	1 029	16·6	1 184	17·3
Övriga skeppsförnödenheter	390	6·3	389	5·7
Skeppsumgälder	750	12·1	622	9·1
Lastnings- och lossningskostnader	5	0·1	5	0·1
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	490	7·9	642	9·4
Assuranspremier	1 043	16·9	1 075	15·7
Kommissionsarvoden	334	5·4	416	6·1
Övriga	318	5·1	407	6·0
Summa driftsutgifter	6 189	100·0	6 834	100·0
Driftsöverskott ¹	6 953		8 048	
Summa	13 142		14 882	

¹ Intet fartyg har visat driftsunderskott.

Tabellen utvisar, att skillnaden mellan driftsinkomster och driftsutgifter eller driftsöverskottet steg från 6.95 milj. kr. 1936 till 8.05 milj. kr. 1937 utgörande respektive 52.9 och 54.1 % av bruttoinseglingssummorna. Då i beloppen icke ingå allmänna inkomster (vilka praktiskt taget helt gälla rederierna och icke fartygen och äro obetydliga) och allmänna utgifter eller omkostnader, kunna inga räntabilitetsberäkningar göras av liknande slag som förut utförts beträffande rederier av olika slag.

Det är av intresse att konstatera, att samtliga tankfartyg engagerade i oceanfart åren 1936 och 1937 voro yngre än 10 år.

KAPITEL VIII.

Linjerederiaktiebolagen.

Om man fattar linjesjöfartsbegreppet i den mening, det erhållit i denna undersökning — nämligen fraktfart med fartyg, som gått i reguljär trafik och varit tillgängliga för allmänheten för sändning av styckegods — så visar det sig, att hela denna sjöfart bedrivits under aktiebolagsform. För 9 fartyg om 1 154 bruttoton och 1 520 dödviktston tillhörande partrederier samt 6 fartyg om 638 bruttoton och 732 dödviktston tillhörande rederier med enskild ägare har visserligen uppgivits, att de gått i linjetrafik. Det har emellertid vid granskning visat sig, att denna trafik icke varit reguljär i ovannämnda betydelse, varför fartygen hänförts till annan verksamhetskategori. Det bör dock observeras, att icke alla linjerederiaktiebolagens fartyg gått i linjetrafik, medan å andra sidan en del av tramp- och kontraktsrederiaktiebolagens fartyg gått i sådan trafik. Rederierna hava nämligen hänförts till den ena eller andra verksamhetskategorien, allteftersom deras rörelse *huvudsakligen* varit av det ena eller andra slaget.

Undersökningens material är ifråga om linjerederiaktiebolagen ganska fullständigt. Bortser man ifrån företag, som likviderat eller nystartat under undersökningsperioden eller vilka under en större del av denna icke bedrivit rederirörelse, så är det endast några enstaka rederier, som icke lämnat tillfredsställande uppgifter. Det bör emellertid i detta sammanhang anmärkas, att man ur undersökningen uteslutit lokalrederierna, enär deras verksamhet är speciell och ofta har föga gemensamt med vanlig rederirörelse, samt vidare företag, som bedrivit rederirörelse vid sidan av annan verksamhet, och som därför icke ansetts som egentliga rederiaktiebolag. Med nämnda begränsningar omfattar materialet för åren 1936 och 1937 36 rederiaktiebolag med vid 1937 års slut tillsammans 292 fartyg om tillhoppa 634 272 bruttoton och 918 271 dödviktston. Materialets fördelning på olika grupper av rederier framgår av följande uppgifter:

	Antal rederier
De sex största lastlinjerederierna, samtliga i utrikes fart . . .	6
Övriga utrikes lastlinjerederier	10
Inrikes linjerederier utom Sveabolaget (och lokaltrafikrederier)	18
Sveabolaget, det största inrikeslinjerederiet och tillika stort utrikes linjerederi	1
Svenska Amerika Linien, passagerarlinjerederi i utrikes fart	1
	36

Motsvarande uppgifter i 1933 års undersökning omfatta efter frånräkning av lokalrederier och kontraktsrederier sammanlagt 63 rederier. Häri ingår emellertid ett flertal rederier med blandad verksamhet, vilka sålunda icke äro rena rederibolag. Flera sammanslagningar av rederier ha ägt rum sedan 1933, och ett icke obetydligt antal har likviderat.

Trots begränsningen i det medtagna materialet beträffande linjerederierna, utgöras dessa av högst olikartade företag. Det kunde därför synas mindre ändamålsenligt att lämna totalsummor för linjerederierna. Men för att dels ge en föreställning om linjerederiaktiebolagens totala verksamhet, dels möjliggöra vissa jämförelser med totalsummor för tramp- och kontraktsrederiaktiebolagen ha till en början verkställts sammanräkningar för samtliga linjebolag i tabellerna 32 och 33.

Enligt tabell 32 redovisade linjerederierna efter bokvärdena ett totalt kapital vid 1937 års utgång av 261·26 milj. kr. Häri ingick främmande kapital med 78·51 milj. kr. eller 30·0 %; återstoden, 182·75 milj. kr. eller 70·0 %, skulle alltså representera i linjerederier investerat eget kapital. Fartygsflottan med ett medelbokvärde av 210·4 kr. per bruttoton och 145·3 kr. per dödviktston var upptagen till 158·78 milj. kr. (varav inbetalningar å nybyggnader 25·31 milj. kr.), utgörande 60·8 % av tillgångarna. Bland dessa märkas i övrigt betydande aktie- och obligationsposter, 16·99 milj. kr. eller 6·5 %, fordringar å 39·57 milj. kr. eller 15·1 % och slutligen bank- och kassatillgodohavanden till belopp av 38·59 milj. kr. eller 14·8 %. Vad angår fordringar av långtidsnatur, 28·29 milj. kr., må göras den reservationen, att i dessa till någon ehuru sannolikt mindre betydande del kunna ingå fordringar å andra i gruppen medräknade linjerederier.

Vid jämförelse med ställningen vid 1936 års utgång iakttages främst en ökning av den i fartygsflottan inräknade posten inbetalning å nybyggnader från 15·01 till 25·31 milj. kr. samt ett mycket betydande tillskott i bank- och kassatillgodohavanden. Nyanskaffningen av tonnage måste visserligen till en del ha finansierats genom lån — bl. a. förete finansieringsskuldena ökning med 3·72 milj. kr. Medelbokvärdet å tonnaget har nedgått från 1936, då det samma utgjorde 219·0 kr. per bruttoton och 151·6 kr. per dödviktston. Den redovisade ökningen av egna kapitalet, från 165·72 milj. 1936 till 182·75 milj. kr. 1937, torde därför kunna sägas bliva verifierad vid en analys av tabell-sammanställningen.

Genom de uppgifter angående tonnagets fördelning på skilda verksamhetsformer av sjöfart, vilka intagits i kapitel II (sid. 20), har visats, hurusom linjesjöfarten utvecklats till att bliva den mest betydande av huvudgrenarna inom svensk sjöfart. Det synes då vara av intresse att i detta sammanhang framlägga vissa uppgifter beträffande kapitalinvesteringen inom sjöfartsgrenarna, närmast åsyftande en jämförelse mellan å ena sidan linjesjöfarten och å andra sidan de förut behandlade huvudgrenarna trampsjöfart och kontraktsfart. Ehuru procenttalen uträknas i förhållande till hela rederirörelsens beräknade totalkapital, avser jämförelsen emellertid endast rederiaktiebolag,

Tabell 32. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående linjerederier.

Sammanställningen omfattar 36 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 296 fartyg om 620 710 bruttoton och 896 443 dödviktston samt år 1937 av 292 fartyg om 634 272 bruttoton och 918 271 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	135 918			133 470		
Inbetalning å nybyggnad	15 008	150 926	63·4	25 309	158 779	60·8
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	3 971			3 962		
förråd	3 100			3 356		
klassning	—	7 071	3·0	10	7 328	2·8
Aktier i andra bolag än rederibolag	8 620			9 136		
Obligationer	8 345	16 965	7·1	7 853	16 989	6·5
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	26 569			28 290		
haverifordringar	4 340			3 344		
räntefordringar	2			2		
fraktfordringar m. m.	8 821	39 732	16·7	7 933	39 569	15·1
Bank och kassa		23 221	9·8		38 591	14·8
Summa		237 915	100·0		261 256	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	123 680			123 680		
reservfond	25 203			25 493		
skattefond	1 459			2 451		
egna fonder i övrigt	9 998			14 427		
	160 340			166 051		
— aktier i rederibolag	9 912			10 336		
	150 428			155 715		
+ kvarstående odisponerad vinst	2 855			3 190		
+ årets vinst	12 432			23 845		
	15 287	165 715	69·7	27 035	182 750	70·0
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		3 731	1·6		2 929	1·1
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	29 015			31 475		
Lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	942			871		
andra (revers-)banklån inklusive obligationslån	12 954			19 026		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder	4 248			2 293		
egna acceptor i samband med nybyggnad av tonnage	6 200	53 359	22·4	3 417	57 082	21·8
egna acceptor, andra	960			1 125		
förskott av befälhavare och mäklare	2 073			4 473		
klassning och haverier	2 631			1 495		
löpande driftskulder (ej reverslån)	8 926			10 961		
övriga	520	15 110	6·3	441	18 495	7·1
Summa		237 915	100·0		261 256	100·0

Tabell 33. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående linjerederier.

Sammanställningen omfattar 36 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 296 fartyg om 620 710 bruttoton och 896 443 dödviktston samt år 1937 av 292 fartyg om 634 272 bruttoton och 918 271 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	34 458	20·5	39 554	20·3
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	33 828	20·1	42 627	21·9
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar ..	51 961	30·9	59 075	30·3
4. för passagerare- och postbefordran	23 147	13·8	26 370	13·5
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post- befordran	16 893	10·1	17 509	9·0
I tidsbefraktning har intjänts	2 405	1·4	3 649	1·9
Lastnings- och lossningsbidrag	1 438	0·9	1 454	0·8
Summa driftsinkomster	164 130	97·7	190 238	97·7
Allmänna inkomster:				
Inkomst av aktier och obligationer	1 773	1·1	1 956	1·0
Realisationsvinst å tonnage	996	0·6	1 369	0·7
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederi- rörelsen	1 088	0·6	1 257	0·6
Summa allmänna inkomster	3 857	2·3	4 582	2·3
Summa inkomster	167 987	100·0	194 820	100·0
Summa	167 987		194 820	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	18 662	13·3	19 192	12·5
Kost	7 027	5·0	7 586	4·9
Kol och olja, inklusive smörjmedel	17 367	12·3	18 911	12·4
Övriga skeppsförnödenheter	4 599	3·3	5 222	3·4
Skeppsumgälder	26 967	19·2	25 999	17·0
Lastnings- och lossningskostnader	30 736	21·9	34 254	22·4
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	5 840	4·1	7 590	5·0
Assuranspremier	7 354	5·2	7 291	4·8
Kommissionsarvoden	6 600	4·7	7 942	5·2
Genomgångsfrakter	4 822	3·4	5 486	3·6
Förlust å förhyrt tonnage	124	0·1	59	0·0
Övriga	2 339	1·7	2 858	1·9
Summa driftskostnader	132 437	94·2	142 390	93·1
Allmänna omkostnader:				
Räntor	608	0·4	721	0·5
Skatter	188	0·1	705	0·5
Administrations- och övriga kostnader	7 420	5·3	9 083	5·9
Summa allmänna omkostnader	8 216	5·8	10 509	6·9
Summa utgifter	140 653	100·0	152 899	100·0
Vinst före avskrivningar ¹	27 334		41 921	
Summa	167 987		194 820	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 27 379 000 kr. och förlustsumman 45 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 42 058 000 kr. och förlustsumman 137 000 kr.

verksamhet inom angivna grenar av sjöfarten. Införande även av partredier och rederier med enskild ägare skulle med hänsyn till dessas från aktiebolagen skilda struktur förrycka jämförelsen. De sifferuppgifter, som i det följande framläggas, hänföra sig, där ej annat utsäges, till läget vid 1937 års utgång.

Enligt beräkningar, likaledes framlagda i kapitel II, erhöles en totalsumma av 450 milj. kr. (405 milj. för rederiaktiebolagen), som kunde antagas efter bokvärdena representera hela det i svensk rederirörelse investerade kapitalet vid 1937 års utgång. Detta kapital fördelar sig på de nämnda huvudgrenarna av sjöfart på följande sätt:

	Milj. kr.	%
Linjesjöfart	261·3	58·0
Trampsjöfart (aktiebolag)	54·4	12·1
Kontraktsfart	33·6	7·5
Övrig sjöfart (jämväl innefattande partredier och rederier med enskild ägare)	100·7	22·4
Summa	450·0	100·0

Medan av den egentliga handelsflottans bruttotonnage enligt beräkningar i kapitel II omkring 39 %¹ synes vara engagerat i linjesjöfart — visserligen icke liktydigt med att ifrågavarande tonnage i sin helhet även skulle ägas av linjerederiaktiebolag — skulle alltså enligt ovanstående tablå det i sådan sjöfart investerade kapitalet beräknas utgöra avsevärt mer än hälften, 58 %, av rederirörelsens hela kapital. Att dessa procenttal, som med helt olika utgångspunkter anförts till belysande av linjesjöfartens dominerande ställning inom vår nutida sjöfart, så avsevärt skilja sig åt, sammanhänger dels med beskaffenheten hos linjesjöfartens tonnage: i allmänhet modernt och mycket dyrbart sådant, dels också med denna sjöfarts mera utbyggda organisation och inriktning över huvud på lång sikt, varför kräves betydande kapital utöver vad som finnes nedlagt i tonnaget. Det sistnämnda gäller främst i förhållande till trampsjöfarten.

För att vinna en närmare uppfattning om linjesjöfartens förhållanden lämnas nedan en jämförande översikt rörande kapitalanvändningen samt tonnagets medelbokvärde. Uppgifter medtagas endast för de förut nämnda tre sjö-

	Linjerederi- aktiebolag		Tramprederi- aktiebolag		Kontraktsrederi- aktiebolag	
	milj. kr.	%	milj. kr.	%	milj. kr.	%
Fartygsflottan	133·5		35·8		24·6	
Inbetalning å nybyggnader	25·3	60·8	0·6	67·0	—	73·2
Övriga anläggningsmedel	7·3	2·8	0·4	0·6	0·6	1·8
Aktier och obligationer	17·0	6·5	1·7	3·2	0·7	1·9
Fordringar	39·6	15·1	4·2	7·6	6·3	18·7
Bank och kassa	38·6	14·8	11·7	21·6	1·4	4·4
Summa	261·3	100·0	54·4	100·0	33·6	100·0
Medelbokvärde per bruttoton	210·4		133·9		153·4	

¹ Med frånräknande av lokalfarten c:a 37 %.

fartsgrenarna. De återgivna procenttalen äro uträknade i förhållande till omslutningen å respektive rederigruppers balanssammanställningar. Samtliga uppgifter avse 1937 års slut.

I linjerederiernas fartygsflotta ingingo motorfartyg till 59·2 % efter bruttoton-talet. Tramprederiernas flotta bestod till endast 6·1 % av sådana fartyg och för kontraktsrederierna ingingo dylika med blott 1·2 % av bruttotonnaget.

Medelåldern för linjerederiernas fartyg är vad motorfartygen beträffar 9 år samt vad ångfartygen angår 30 år. Medeltalet för dessa rederiers hela fartygsflotta utgör 24 år, allt räknat vid 1937 års slut. Tramprederiernas ångfartyg äga en medelålder av 31 år, deras motorfartyg av 14 år och motor-seglare 31 år. Medelåldern för samtliga fartyg utgör 30 år. Kontraktsrederiernas ångfartyg äga en medelålder av 19 år och deras motorfartyg av 28 år. Medeltalet utgör 20 år. Linjerederiernas fartyg äro alltså i genomsnitt väsentligt yngre än tramprederiernas. Yngst äro kontraktsrederiernas fartyg. Beräknar man emellertid medelåldern icke per fartygsenhet utan per bruttoton för linjerederierna, blir tonnagets medelålder för dessas vidkommande endast 16 år.

Enligt ovanstående sammanställning utgjorde fartygsflottans andel av tillgångarna efter bokvärdena 60·8 % för linjerederierna, 67·0 % för tramprederierna och 73·2 % för kontraktsrederierna. Om i detta sammanhang bortses från bank- och kassatillgodohavanden, som torde kunna antagas till väsentlig del sammanhånga med årsresultatet, utgöra de övriga tillgängliga medlen, som kunna förutsättas i viss mån innefatta kapitalplacering, för linjerederierna 63·9 milj. kr. eller 24·4 % av omslutningen, för tramprederierna 6·3 milj. kr. eller 11·4 % och för kontraktsrederierna 7·6 milj. kr. eller 22·4 %. Detta innebär en väsentlig skillnad ifråga om linjerederiernas och tramprederiernas kapitalplaceringsförhållanden, medan kontraktsrederierna i detta avseende förete mera likhet med linjerederierna.

Beträffande tonnagets bokvärden må i detta sammanhang hänvisas till vad som framhållits i kapitel III ifråga om tramprederiaktiebolagen samt i kapitel VI beträffande kontraktsrederiaktiebolagen.

Till belysande av finansieringsförhållandena för linjerederierna i jämförelse med övriga nyssnämnda rederigrupper må i nedanstående tablå anföras några jämförelsetal.

	Linjerederi- aktiebolag		Tramprederi- aktiebolag		Kontraktsrederi- aktiebolag	
	milj. kr.	%	milj. kr.	%	milj. kr.	%
Eget kapital	182·8	70·0	44·0	81·0	25·7	76·3
Främmande kapital:						
pensionsfond	2·9	1·1	0·2	0·4	—	—
finansieringsskulder	57·1	21·8	6·3	11·6	3·9	11·6
rörliga skulder	18·5	7·1	3·9	7·0	4·1	12·1
Summa	261·3	100·0	54·4	100·0	33·7	100·0

Finansieringsskulder — fasta skulder — utgöras av lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden, lån från bank, reverslån av andra än nämnda kreditinstitut samt egna accepter i samband med nybyggnad av tonnage.

Tablån ger vid handen en bestämd skillnad mellan linjerederierna och tramprederierna, en skillnad som för övrigt även har sin motsvarighet i ovan återgivna tablå rörande kapitalanvändningen. Tramprederierna med tonnage som huvudsaklig tillgång basera sin rörelse alldeles övervägande på eget kapital. Linjerederierna med större differentiering ifråga om tillgångarna finansiera sin verksamhet till icke ringa del genom lånekapital. Kontraktsrederierna förete i angivna hänseenden närmast överensstämmelse med tramprederierna.

Linjerederiaktiebolagens inkomster och utgifter utvisas av tabell 33. Av densamma framgår, att ifrågavarande bolag företedde en vinst före avskrivningar år 1936 å 27·33 och år 1937 å 41·92 milj. kr. De totala avskrivningarna å tonnage utgöra för 1936 16·96 och för 1937 18·20 milj. kr. och överskottet sålunda 10·37 respektive 23·72 milj. kr. Det är emellertid ej alla rederier, som gjort avskrivningar. År 1936 hade 21 och år 1937 23 av 36 verkställt sådana, men detta gäller de största rederierna. De 21 rederierna hade sin fartygsflotta bokförd till 131·99 milj. kr. vid årets slut (exklusive inbetalningar å nybyggnader) eller med tillägg av i bokslutet gjorda avskrivningar 145·94 milj. kr. Avskrivningsprocenten utgör sålunda 11·6 beräknad på flottans bokföringsvärde. De 23 rederierna, som 1937 gjorde avskrivningar, hade sin fartygsflotta bokförd vid årets slut till 130·07 milj. kr. (med frånräkning av inbetalningar å nybyggnader) eller med tillägg av i bokslutet gjorda avskrivningar 147·99 milj. kr. Avskrivningarna utgjorde sålunda 12·3 % på detta värde. Avskrivningar å andra tillgångar än tonnage utgjorde för år 1936 1·94 milj. och för år 1937 4·60 milj. kr. — i sistnämnda fall 4·27 milj. kr. efter bokslutet. Enligt det anförda erhålles en tonnageavskrivning med 11 å 12 % på tonnagets bokförda värde.

De nämnda procentsiffrorna kunde synas relativt höga, men i betraktande av oceantonnagets och därinom motortonnagets starka övervikt — vilken är långt större än 1933, som var huvudår för den förra sjöfartsekonomiska undersökningen — samt därav, att nyssnämnda år, som var ett depressionsår, det tredje i följd, de sex största rederiernas avskrivningar uppgingo till 8·6 % på fartygsflottans bokförda värde, inklusive inbetalningar å nybyggnader — motsvarande omkring 9·5 % exklusive sådana — torde man knappast behöva antaga, att 11 % avskrivning å det bokförda tonnagets värde skulle vara för hög, i synnerhet som bokföringsvärdena synas ha nedbragts betydligt genom avskrivningar. För ett slutgiltigt omdöme i detta fall skulle emellertid krävas en ingående tonnagevärdering och en undersökning av anskaffningsvärdenas storlek.

Räknar man med 11 % avskrivning för hela fartygsflottan, erhåller man avskrivningsbelopp för år 1936 å 16·49 milj. kr. och för år 1937 å 16·57 milj. kr. Nettovinsten skulle alltså utgöra 10·84 respektive 25·35 milj. kr. eller

8·8 respektive 20·5 % på aktiekapitalet och 7·1 respektive 16·0 % på hela det egna kapitalet vid årets slut exklusive årsvinsten. Räknar man i stället med 12 % avskrivning för hela fartygsflottan, erhåller man avskrivningsbelopp för år 1936 å 17·98 och för år 1937 å 18·08 milj. kr. Nettovinsten skulle härvid bliva för år 1936 9·35 och för år 1937 23·84 milj. kr. eller 7·6 respektive 19·3 % på aktiekapitalet och 6·1 respektive 15·0 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten.

Under förutsättning att de avskrivningsprocenter, med vilka räknats i denna undersökning, motsvara vad som kan anses vara normalt för respektive kategori av rederiaktiebolag, visa linjerederiaktiebolagen en räntabilitet, som är underkastad mindre fluktuationer än såväl tramp- som kontraktsrederiernas. Den ligger under ett genomsnittså sådant som 1936 betydligt högre än tramprederiernas och avsevärt lägre än kontraktsrederiernas, medan den under ett högkonjunkturår sådant som 1937 ligger väsentligt under båda dessa rederikategoriernas. Förklaringen härtill synes vara att finna dels i den omständigheten, att linjerederiernas fraktkvantiteter ej variera så mycket som tramprederiernas — vilka ju äro i hög grad beroende av konjunkturernas växlingar — och måhända ej heller så mycket som kontraktsrederiernas, dels däri, att linjerederierna hålla stabilare fraktsatser än de andra nämnda rederislagen. Några jämförelser med förhållandena under ett lågkonjunkturår sådant som 1933 skola här ej göras, då det tillgängliga materialet även efter grundlig omarbetning ej medger någon säker jämförelse. För övrigt må anmärkas, att några räntabilitetsberäkningar icke kunna göras utan att desamma grundas på en fast jämförelsebas vad avskrivningarna beträffar.

Av de 36 linjerederiaktiebolagen visade år 1936 4 och år 1937 2 företag driftsförlust.

Med avseende å vinstdispositionen må nämnas, att 8 rederier år 1936 gjorde avsättning till skattefond med sammanlagt 1 150 000 kr. och att år 1937 9 rederier gjorde sådan avsättning med 2 788 000 kr. 12 rederier gjorde år 1936 avsättning till andra fonder (utom förnyelse- eller avskrivningsfond) med 1 305 000 kr., och 15 rederier gjorde år 1937 dylik avsättning med 9 745 000 kr. 26 rederier överförde i ny räkning år 1936 3 256 000 kr. och år 1937 3 645 000 kr.

18 rederier med ett aktiekapital å 111·77 milj. kr. lämnade år 1936 utdelning till aktieägarna med 5·64 milj. kr. eller 5·1 %, och lika många rederier med ett aktiekapital å 112·45 milj. kr. lämnade år 1937 utdelning med sammanlagt 6·94 milj. kr. eller 6·2 %. Endast halva antalet rederier gav sålunda utdelning. Det aktiekapital, som ej gav någon utdelning, utgjorde 1936 11·91 och 1937 11·23 milj. kr. Den vinst, som i vanliga fall skulle ha utdelats till aktieägarna, kan emellertid vid familjebolag eller då rederi ingår som del i en större koncern ha uttagits på annat sätt.

De sex största lastlinjerederierna ha avskilts till en särskild grupp. I likhet med vad som skedde i 1933 års undersökning har, i syfte att göra gruppen så homogen som möjligt, ej inräknats Svenska Amerika Linien, det

enda stora passagerarelinjerederiet, och ej heller Stockholms Rederiaktiebolag Svea, det största inrikesrederiet, som tillika är stort utrikesrederi. De ifrågavarande storrederierna representera jämte de nyss nämnda rederierna nära nog hela den svenska reguljära oceanlinjefarten samt medelhavsfarten.

Tillkomsten av Sveriges reguljära transocean linjer åren efter senaste sekelskifte betecknar den senaste stora epoken i vår sjöfarts historia, vilken inneburit linjesjöfartens starka tillväxt på trampsjöfartens bekostnad, motorfartygens hastiga frammarsch och segelfartygens definitiva försvinnande och ersättande med motorseglare.

Det var Rederiaktiebolaget Nike, som sedermera uppgick i Rederiaktiebolaget Transatlantic, samt Rederiaktiebolaget Nordstjernan jämte Sydafrikanska Handelskompaniet, som gingo i spetsen åren 1903—1904 vid upprättandet av reguljära sjöfartslinjer, vilka först gällde trafiken på Sydafrika och Sydamerika. Nya linjer startades sedermera av Rederiaktiebolagen Transatlantic och Nordstjernan (Johnson Line), av det förra rederiet på Australien, Amerikas ostkust, mellan dess västkust och Australien samt på Kanarieöarna, av det senare rederiet till Nordamerikas västkust samt Melanamerika och Sydamerikas västkust. Nya rederibolag bildades, vilka upprättade nya linjer: Aktiebolaget Ostasiatiska Kompaniet (1907) med linjer på Främre och Bortre Indien, Kina och Japan, Aktiebolaget Svenska Amerika Mexiko Linien (1912) med linjer på Mexikanska Golfen, på Amerikas ostkust och på Canada samt vidare Aktiebolaget Svenska Amerika Linien, förut Rederiaktiebolaget Sverige-Nordamerika (1914), på New York och Halifax. Jämväl Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag samt Rederiaktiebolagen Disa och Jamaica (Salén Line) ha startat egna transocean linjer. Rederiaktiebolaget Svenska Lloyds medelhavslinje daterar sig från 1870-talet, medan den andra linjen, som är verksam inom ifrågavarande område, Svenska Orientlinjen (Rederiaktiebolaget Tirfing), startades under namn av Svenska Levantlinjen år 1911. Den förra av dessa linjer trafikerar de västra, den senare de östra delarna av Medelhavet.

Storrederigruppen omfattar en fartygsflotta vid 1936 års slut av 116 fartyg om 413 534 bruttoton och 671 071 dödviktston och vid 1937 års slut av 118 fartyg om 432 457 bruttoton och 701 076 dödviktston. Ifrågavarande rederier ägde vid 1937 års utgång — enligt tabell 34, som gäller rederiernas tillgångar och skulder — ett eget kapital å 108·77 milj. kr., varvid frånräknats aktier i andra rederibolag med 9·96 milj. kr., och i deras rörelse arbetade ett totalt kapital å 163·90 milj. kr. (häri inkluderad en årsvinst å 18·11 milj. kr.).

Storrederiernas dominerande ställning bland linjerederierna framgår bl. a. därav, att deras totala i rederiverksamheten arbetande kapital år 1937 utgjorde omkring 63 % av samtliga linjerederiers motsvarande kapital.

Det främmande kapitalet spelar en relativt stor roll för storrederierna, 35·8 % av omslutningen 1936 och 33·6 % av densamma 1937 mot för samtliga linjerederier 30·3 respektive 30·0 %. Fartygsflottan, som ägde ett me-

delbokvärde vid 1937 års slut av 191 kr. per bruttoton och 118 kr. per dödviktston, var i nämnda års balans upptagen till 94·58 milj. kr. — varav inbetalt å nybyggnader 11·87 milj. kr. — utgörande 57·7 % av tillgångarna. Bland dessa ingå bl. a. aktier och obligationer med ganska stora belopp — sammanlagt 13·12 milj. kr. vid 1937 års slut eller 8·0 % — fordringar med 30·84 milj. kr. eller 18·8 % samt bank- och kassamedel med 21·75 milj. kr. eller 13·3 %.

En jämförelse av ställningen vid 1936 och 1937 års slut ger vid handen, bortsett ifrån stark ökning sistnämnda år av vinsten och därmed av medel i bank och kassa, främst en minskning av lånen från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden å över 6 milj. kr. samt en ökning av banklånen med över 7 milj. kr. En icke ringa del av nybyggnaderna har alltså finansierats genom banklån. Reverslån från andra än bank samt nyssnämnda kreditinstitut visa minskning med nära 2 milj. kr. liksom lån mot accepter i samband med nybyggnad av tonnage med inemot 3 milj. kr.

I detta sammanhang kan det vara av intresse att erinra om hur tonnagesförnyelsen skett inom storrederigruppen under en längre tidsperiod. Jämförelse erbjuder sig härvid med uppgifter ur 1933 års sjöfartsekonomiska undersöknings material. Det kan förefalla egendomligt, att ifrågavarande rederier år 1933 ägde en såväl till antalet fartyg som deras bruttotonnage något större flotta än 1937 — 121 fartyg om 439 286 bruttoton 1933 mot 118 fartyg om 432 457 bruttoton 1937. Men fartygsflottan ägde en helt annan sammansättning under de olika åren, något som framgår av nedanstående uppgifter:

	1 9 3 3		1 9 3 7	
	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
Motorfartyg	53	241 440	72	304 144
Ångfartyg	68	197 846	46	128 313
Summa	121	439 286	118	432 457

Ångfartygsflottan har minskats, medan motorfartygsflottan ökats. Den sistnämnda, som ju äger en större transporteffektivitet än den förstnämnda, ingick år 1933 med 55·0 % men 1937 med 70·3 % av fartygsflottans bruttotonnage.

En *tonnagevärdering* verkställes nedan i syfte att utröna förhållandet mellan fartygens bokförings- och marknadsvärden.

Storrederiernas fartygsflotta bestod, som ovan nämnts, vid 1937 års utgång av 72 motorfartyg om tillsammans 304 144 bruttoton och 46 ångfartyg om sammanlagt 128 313 bruttoton. Genomsnittsåldern för motorfartygen var 9 år och för ångfartygen 22 år. Motortonnaget var sålunda av låg och ångtonnaget av hög medelålder, sammanhängande därmed att det praktiskt taget endast är motorfartyg som nybyggas.

För bedömandet av tonnagets värde föreligger först ett material, som gäller nybyggnadspriserna för de nytillkomna motorfartygen. Medelpriset för

åren 1936 och 1937 utgör omkring 740 kr. per bruttoton. Då emellertid medelåldern för storrederiernas motorfartyg är 9 år, bör en stor del av anskaffningsvärdet vara bortskrivet. De flesta fartygen inköptes omkring 1928—29, då fartygspriserna voro höga, ej mycket avvikande från 1936—37 års. Marknadspriset för 9—10 år gamla motorfartyg (lastfartyg) utgjorde 1936—37 omkring 210 kr. per dödviktston motsvarande c:a 315 kr. per bruttoton.

Vad ångfartygen beträffar föreligger, såsom förut omnämnts, ett material, som avser samtliga försäljningar av tonnage utav olika ålder. Enligt detsamma utgjorde medelpriset för 20—25 år gammalt tonnage år 1936 c:a 70 kr. per dödviktston eller 100 kr. per bruttoton och år 1937 120 kr. per dödviktston och 180 kr. per bruttoton. Enligt ett annat material, som gäller priser för en standardbåt om 3 000 ton dödvikt, 25 år gammal, var priset 1936 c:a 95 kr. och 1937 115—120 kr. per dödviktston.

En försiktig värdering av här avsedda tonnage ger för år 1937 medelvärdena 300 kr. för motorfartyg och 150 kr. för ångfartyg per bruttoton, och med begagnande av dessa värden erhåller man ett värde för hela storrederiflottan vid 1937 års slut av omkring 110 milj. kr. Det bokförda värdet utgör 82·71 milj. kr. eller 27 à 28 milj. kr. mindre, varvid, som ovan nämnts, det genomsnittliga bokföringsvärdet var 191 kr. per bruttoton. Som helhet betraktad är sålunda storrederiflottan upptagen till lågt värde.

Vad beträffar storrederiernas *likviditet* ger tabell 34 möjlighet till en jämförelse mellan å ena sidan skuldernas summa och å andra sidan summan av likvida medel, d. v. s. fordringar, bank- och kassamedel, aktier och obligationer.

Skulderna utgjorde, som ovan nämnts, år 1936 35·8 och år 1937 33·6 % av omslutningen, medan likvida medel uppgingo till 36·9 respektive 40·1 % av densamma. De likvida medlen täcka sålunda väl skulderna. Dessa äro till stor del långfristiga lån, som i genomsnitt förfalla till betalning vid senare tidpunkt än fordringarna av långtidsnatur äro realiserbara.

För en något närmare undersökning av storlinjerederiernas likviditet har en uppdelning gjorts av fordringarna inklusive bank- och kassamedel i fordringar av långtids- och korttidsnatur samt av skulderna i fasta och rörliga. Denna undersökning ger följande siffror:

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Fordringar av långtidsnatur	21 697	49·9	23 483	44·7
» » korttidsnatur	21 822	50·1	29 107	55·3
Summa	43 519	100·0	52 590	100·0
Skulder, fasta	42 618	80·6	38 908	73·5
» , rörliga	10 284	19·4	14 001	26·5
Summa	52 902	100·0	52 909	100·0

Då fordringarna av korttidsnatur äro mer än dubbelt så stora som de rörliga skulderna, äga storrederierna en mycket god likviditet.

Storrederiernas inkomster och utgifter framgå av tabell 35.

Denna utvisar, att rederierna ägde en vinst före avskrivningar år 1936 å 1935 och år 1937 å 31·17 milj. kr. De totala avskrivningarna å tonnage utgjorde 1936 12·67 och 1937 12·97 milj. kr. Efter avdrag av dessa befinnes nettovinsten utgöra år 1936 6·68 och 1937 18·20 milj. kr. eller 9·1 respektive 24·9 % på aktiekapitalet och 7·4 respektive 20·1 % på hela det egna kapitalet vid årets slut exklusive årsvinsten.

Samtliga rederier hava verkställt avskrivningar, vilka utgöra för 1936 13·7 och för 1937 13·6 % av handelsflottans bokförda värde. I betraktande av att bokföringsvärdena äro låga, äro dessa procentsatser icke så höga som de måhända kunde synas vara. 8 å 10 % avskrivning på anskaffningsvärdet för motorfartyg betraktas som normalt. Men man måste också taga hänsyn till att utvecklingen gått och går starkt fram inom varvsindustrien speciellt beträffande större fartyg, varigenom nya, snabbare och i driften mera ekonomiska sådana ständigt framkomma, vilket motiverar en hastigare avskrivning av äldre fartyg. 13 å 14 % avskrivning på tonnagets bokföringsvärde synes sålunda i förevarande fall icke vara för högt tilltaget. Storrederiernas avskrivningar för år 1933 utgjorde 8·6 % på dessa värden, varvid dock ingen hänsyn togs till att inbetalningar å nybyggnader ingingo i bokföringsvärdet, varigenom procentsatsen blev lägre än den eljest skulle ha varit. Man bör också ihågkomma, att motortonnaget, som ju även med hänsyn till maskineriet torde visa större slitage än ångtonnage, utgör en vida större anpart av fartygsflottan 1937 än 1933.

Det kunde vara av intresse att jämföra räntabiliteten 1933 och 1936—37. En sådan jämförelse kan emellertid endast göras med ett fast underlag för avskrivningarnas beräkning. Tidigare i denna undersökning ha i jämförelsesyfte avskrivningarna beräknats med vissa belopp per fartygston. Emellertid är man i förevarande fall nödsakad att tillämpa olika avskrivningsbelopp per ton för motor- och ångfartyg, men då någon säker utgångspunkt för bedömandet av dessa belopps storlek icke finnes, hava inga beräkningar av detta slag gjorts. Nämnas må emellertid, att med de 1933 faktiskt gjorda avskrivningarna — 9·76 milj. kr. — en nettovinst uppstod å 1·58 milj. kr., utgörande 2·0 % på aktiekapitalet och 1·4 % på hela det egna kapitalet vid årets slut.

Det torde böra erinras om att rekonstruktioner i tvenne fall ägt rum av storrederier sedan 1933. I ena fallet skrevs aktiekapitalet ned med 10·01 milj. kr., medan i det andra fallet först skedde en rekonstruktion via ett nybildat företag och senare ägde rum en ökning av aktiekapitalet med 3 milj. kr.

Vad vinstdispositionen beträffar, må framhållas, att storrederierna avsatte till skattefond år 1936 925 000 kr. och 1937 1·98 milj. kr. och till andra fonder (ej avskrivnings- och förnyelsefond) 591 000 kr. respektive 8·09 milj. kr.

Tabell 34. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för de sex största lastlinje-rederierna.

Sammanställningen omfattar rederier med en fartygsflotta år 1936 av 116 fartyg om 413 534 bruttoton och 671 071 dödviktston samt år 1937 av 118 fartyg om 432 457 bruttoton och 701 076 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	82 255			82 708		
Inbetalning å nybyggnad	11 083	93 338	60·7	11 870	94 578	57·7
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	2 675			2 651		
förråd	961	3 636	2·4	969	3 620	2·2
Aktier i andra bolag än rederibolag	5 430			5 679		
Obligationer	7 860	13 290	8·6	7 437	13 116	8·0
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	21 697			23 483		
haverifordringar	3 668			1 999		
räntefordringar	0			—		
fraktfordringar m. m.	5 737	31 102	20·2	5 356	30 838	18·8
Bank och kassa		12 417	8·1		21 752	13·3
Summa		153 783	100·0		163 904	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	73 172			73 172		
reservfond	15 850			16 100		
skattefond	1 409			2 198		
egna fonder i övrigt	6 940			7 152		
	97 371			98 622		
— aktier i rederibolag	9 344			9 962		
	88 027			88 660		
+ kvarstående odisponerad vinst	1 771			2 004		
+ årets vinst	8 859			18 107		
	10 630	98 657	64·2	20 111	108 771	66·4
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		2 224	1·4		2 224	1·4
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	24 621			18 225		
Lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	867			795		
andra (revers-)banklån inklusive obligationslån	8 565			15 817		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder	3 109			1 277		
egna acceptor i samband med nybyggnad av tonnage	5 456	42 618	27·7	2 794	38 908	23·7
egna acceptor, andra	771			1 125		
förskott av befälhavare och mäk-lare	1 514			3 650		
klassning och haverier	2 101			999		
löpande driftskulder (ej reverslån)	4 868			6 239		
övriga	1 030	10 284	6·7	1 988	14 001	8·5
Summa		153 783	100·0		163 904	100·0

Tabell 35. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för de sex största lastlinje-rederierna.

Sammanställningen omfattar rederier med en fartygsflotta år 1936 av 116 fartyg om 413 534 bruttoton och 671 071 dödviktston samt år 1937 av 118 fartyg om 432 457 bruttoton och 701 076 dödviktston.

I n k o m s t e r					
		1 9 3 6		1 9 3 7	
		1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter:					
a) i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	22 055	22·2	25 496	21·6	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	21 778	21·9	27 602	23·4	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar ..	46 948	47·2	53 911	45·7	
4. för passagerare- och postbefordran	4 418	4·4	4 400	3·7	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post-					
befordran	229	0·2	169	0·2	
I tidsbefraktning har intjänts	1 191	1·2	2 226	1·9	
Inkomst av förhyrt tonnage	8	0·0	132	0·1	
Summa driftsinkomster	96 627	97·1	113 936	96·6	
Allmänna inkomster:					
Inkomst av aktier och obligationer	1 601	1·6	1 858	1·6	
Realisationsvinst å tonnage	547	0·6	1 372	1·2	
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederi-					
rörelsen	718	0·7	694	0·6	
Summa allmänna inkomster	2 866	2·9	3 924	3·4	
Summa inkomster	99 493	100·0	117 860	100·0	
Summa	99 493		117 860		
U t g i f t e r					
Driftskostnader:					
Besättningshyror (även till befäl)	9 309	11·6	9 311	10·8	
Kost	2 491	3·1	2 542	2·9	
Kol och olja, inklusive smörjmedel	10 531	13·2	11 471	13·2	
Övriga skeppsförnödenheter	2 502	3·1	2 806	3·2	
Skeppsumgälder	15 731	19·6	14 564	16·8	
Lastnings- och lossningskostnader	18 098	22·6	19 920	23·0	
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	2 732	3·4	4 077	4·7	
Assuranspremier	4 978	6·2	4 915	5·7	
Kommissionsarvoden	4 526	5·7	5 484	6·3	
Genomgångsfrakter	4 166	5·2	4 875	5·6	
Övriga	769	1·0	798	0·9	
Summa driftskostnader	75 833	94·7	80 763	93·1	
Allmänna omkostnader:					
Räntor	343	0·4	424	0·5	
Skatter	100	0·1	565	0·7	
Administrations- och övriga kostnader	3 871	4·8	4 938	5·7	
Summa allmänna omkostnader	4 314	5·3	5 927	6·9	
Summa utgifter	80 147	100·0	86 690	100·0	
Vinst före avskrivningar ¹	19 346		31 170		
Summa	99 493		117 860		

¹ Samtliga företag uppvisade vinst båda åren 1936 och 1937.

Tabell 36. Tillgångar och skulder 1936 och 1937 för i undersökningen ingående andra utrikes linjerederier än de sex största.

Sammanställningen omfattar 10 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 40 fartyg om 44 259 bruttoton och 55 217 dödviktston samt år 1937 av 36 fartyg om 41 679 bruttoton och 51 868 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	11 119			9 461		
Inbetalning å nybyggnad	—	11 119	78·8	1 050	10 511	75·8
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	218			220		
förråd	251			298		
klassning	—	469	3·3	10	528	3·8
Aktier i andra bolag än rederibolag.	7			7		
Obligationer	—	7	0·0	—	7	0·0
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	1 386			1 168		
haverifordringar	155			146		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.	671	2 212	15·7	472	1 786	12·9
Bank och kassa		307	2·2		1 038	7·5
Summa		14 114	100·0		13 870	100·0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	5 201			5 201		
reservfond	1 403			1 443		
skattefond	—			53		
egna fonder i övrigt	500			651		
	7 104			7 348		
— aktier i rederibolag	60			60		
	7 044			7 288		
+ kvarstående odisponerad vinst	346			449		
+ årets vinst	609			1 087		
	955	7 999	56·7	1 536	8 824	63·6
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		104	0·7		104	0·8
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	1 340			2 223		
Lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	61			58		
andra (revers-)banklån	1 588			130		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder	1 080			758		
egna acceptor i samband med nybyggnad av tonnage	650	4 719	33·4	550	3 719	26·8
egna acceptor, andra	189			—		
förskott av befälhavare och mäklare	72			46		
klassning och haverier	53			70		
löpande driftskulder (ej reverslån)	729			685		
övriga	249	1 292	9·2	422	1 223	8·8
Summa		14 114	100·0		13 870	100·0

Tabell 37. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående andra utrikes linjerederier än de sex största.

Sammanställningen omfattar 10 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 40 fartyg om 44 259 bruttoton och 55 217 dödviktston samt år 1937 av 36 fartyg om 41 679 bruttoton och 51 868 dödviktston.

I n k o m s t e r

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	3 781	27·9	4 362	27·1
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	3 134	23·2	4 089	25·5
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar ..	2 737	20·2	3 554	22·1
4. för passagerare- och postbefordran	728	5·4	967	6·0
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	2 552	18·9	2 724	16·9
I tidsbefraktning har intjänts	261	1·9	144	0·9
Inkomst å förhyrt tonnage	19	0·1	—	—
Summa driftsinkomster	13 212	97·6	15 840	98·5

Allmänna inkomster:

Inkomster av aktier och obligationer	1	0·0	1	0·0
Realisationsvinst å tonnage	253	1·9	27	0·2
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen	70	0·5	206	1·3
Summa allmänna inkomster	324	2·4	234	1·5

Summa inkomster	13 536	100·0	16 074	100·0
-----------------	--------	-------	--------	-------

Summa	13 536		16 074	
-------	--------	--	--------	--

U t g i f t e r

Driftskostnader:

Besättningshyror (även till befäl)	1 621	13·7	1 749	13·1
Kost	396	3·4	442	3·3
Kol och olja, inklusive smörjmedel	1 300	11·0	1 461	11·0
Övriga skeppsförnödenheter	302	2·6	350	2·6
Skeppsumgälder	1 342	11·4	1 337	10·0
Lastnings- och lossningskostnader	3 546	30·0	4 154	31·1
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	770	6·5	839	6·3
Assuranspremier	452	3·8	481	3·6
Kommissionsarvoden	582	4·9	670	5·0
Genomgångsfrakter	298	2·5	267	2·0
Övriga	7	0·1	238	1·8
Summa driftskostnader	10 616	89·9	11 988	89·8

Allmänna omkostnader:

Räntor	260	2·2	184	1·4
Skatter	79	0·7	79	0·6
Administrations- och övriga kostnader	856	7·2	1 090	8·2
Summa allmänna omkostnader	1 195	10·1	1 353	10·2
Summa utgifter	11 811	100·0	13 341	100·0

Vinst före avskrivningar ¹	1 725		2 733	
---	-------	--	-------	--

Summa	13 536		16 074	
-------	--------	--	--------	--

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 1 736 000 kr. och förlustsumman 11 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 2 843 000 kr. och förlustsumman 110 000 kr.

samt att i ny räkning fördes respektive 2·00 milj. och 2·64 milj. kr. Utdelningen utgjorde för år 1936 3·57 milj. och för 1937 4·39 milj. kr. eller 5·4 respektive 6·6 % på aktiekapitalet för de rederibolag, som lämnade utdelning, d. v. s. 5 av de 6 rederierna. Ett rederi, som har karaktär av familjebolag, har på annat sätt tillgodogjort sig den vinst, som eljest skulle ha utdelats.

Övriga utrikes linjerederier utgöra 10 till antalet och bestå av företag med verksamhet i oceanfart, nordsjö- och östersjöfart. De äldsta företagen datera sin uppkomst ungefär samtidigt med den mera långväga linjetrafikens begynnelse i början av 1870-talet, medan de yngsta äro av ganska sent datum. Rederierna ägde en fartygsflotta vid 1936 års slut av 40 fartyg om 44 259 bruttoton och 55 217 dödviktston samt vid 1937 års slut av 36 fartyg om 41 679 bruttoton och 51 868 dödviktston. Deras aktiekapital utgjorde 5·20 milj. kr., hela deras egna kapital vid 1937 års slut 8·82 milj. kr. (inklusive årsvinsten 1·09 milj. kr.) samt hela det i rederierna investerade kapitalet år 1936 14·11 och år 1937 13·87 milj. kr.

Rederiernas tillgångar och skulder framgå av tabell 36, vilken utvisar, att det egna kapitalet ej täcker anläggningsmedlen. Mot fartygsflottans värde år 1936 å 11·12 milj. kr. och övriga anläggningsmedel å 469 000 kr. eller sammanlagt 11·59 milj. kr. och år 1937 å 11·04 milj. kr. svarar ett eget kapital 1936 å 8·00 och 1937 å 8·82 milj. kr. inklusive årsvinsten. Dock visar 1937 en bättre relation härutinnan än 1936.

Tonnaget är bokfört till ganska höga värden, 1936 251 och 1937 227 kr. per bruttoton i medeltal, trots att flottan bestått av 32 ångfartyg med en medelålder vid 1937 års slut av 29 år samt 4 motorfartyg med en sådan om 5 år. Det kunde därför finnas anledning att närmare granska tonnagets värdering, men då fartygen äro av ganska olika slag och mycket olika ålder, ställer det sig svårt att göra en mera tillförlitlig värdering, varför någon dylik undersökning icke skall göras.

Vad angår rederiernas likviditet må nämnas, att deras likvida medel inklusive aktier och obligationer utgjorde år 1936 17·9 % och år 1937 20·4 % av omslutningen, medan skulderna uppgingo till respektive 43·3 och 36·4 % av denna. Ser man åter på förhållandet mellan fordringar av korttidsnatur inklusive bank och kassa samt de rörliga skulderna, är ställningen bättre. Särskilt gäller detta år 1937, då fordringarna av korttidsnatur uppgingo till 1·66 milj. kr., medan de rörliga skuldernas belopp var 1·22 milj. kr.

Rederiernas inkomster och utgifter framgå av tabell 37. Vinsten före avskrivningar utgjorde för år 1936 1·73 och för år 1937 2·73 milj. kr. De totala avskrivningarna å tonnage uppges för 1936 till 1·10 milj. kr. och för 1937 till 1·55 milj. kr. Nettoöverskottet skulle sålunda utgöra 630 000 kr. respektive 1·18 milj. kr. Det är emellertid tydligt, att dessa uppgifter icke giva en rättvisande bild av rederiernas vinstförhållanden. Avskrivningarna äro av väsentligt olika storlek de olika åren och härtill kommer, att 1936 endast 7 och 1937 8 rederier gjort sådana. För de rederier, som verkställt avskrivningar, utgjorde desamma 10·4 respektive 14·6 % på flottans bokförda vär-

de. Till jämförelse må nämnas, att 1933 års undersökning utvisade en avskrivningsprocent för detta år å 5·8, likaledes på bokföringsvärdena. Måhända var detta procenttal väl lågt och påverkat av att 1933 var ett depressionsår — det tredje i följd — något som ju inbjuder till att hålla avskrivningarna så låga som möjligt. För att icke belasta årets rörelse med större avskrivning, än som bör falla på ett år, synes man dock icke kunna räkna med högre avskrivning för någotdera året än 10 % på bokföringsvärdena, varvid särskild hänsyn tages till motortonnaget, då ångtonnaget i betraktande av dess höga ålder borde vara till största delen avskrivet.

Räknar man med 10 % avskrivning för hela tonnaget, erhållas avskrivningsbeloppen 1·22 respektive 1·10 milj. kr. för 1936 och 1937. Nettovinsten skulle härvid bli 510 000 kr. respektive 1·63 milj. kr. eller 9·8 och 31·3 % på aktiekapitalet och 6·9 respektive 21·0 % på hela det egna kapitalet vid respektive års slut exklusive årsvinsten. Av rederierna visade år 1936 8 driftsöverskott, 1 varken vinst eller förlust och 1 driftsunderskott samt 1937 8 driftsöverskott och 2 driftsunderskott.

Det är av intresse att nämna, att motsvarande rederigrupp i 1933 års sjöfartsekonomiska undersökning — som då omfattade 11 rederier — för nämnda år redan vid 5 % avskrivning på tonnagets bokvärde visade en betydande förlust. Att gå närmare in på jämförelser med avseende å räntabiliteten kan här ej ifrågakomma.

Med avseende å vinstdispositionen må nämnas, att till skattefond avsattes 1936 100 000 och 1937 350 000 kr. och till andra fonder (ej avskrivnings- eller förnyelsefond) respektive 158 000 och 532 000 kr. samt att i ny räkning överfördes 1936 455 000 och 1937 165 000 kr. Utdelning lämnades för år 1936 av 2 företag med 191 000 kr. utgörande 8·3 % på dessa företags aktiekapital och för år 1937 av 3 rederier med 268 000 kr. eller 9·1 % på aktiekapitalet. Ett aktiekapital på 2·92 milj. 1936 och 2·42 milj. kr. 1937 lämnade ingen utdelning.

Till gruppen *inrikes linjerederier*, vartill icke hänförts lokalrederier och ej heller Stockholms Rederiaktiebolag Svea, räknas 18 rederier med en fartygsflotta vid 1936 års slut å 56 fartyg om 16 631 bruttoton och 17 902 dödviktston samt vid 1937 års slut å 52 fartyg om 15 875 bruttoton och 16 762 dödviktston. Till ifrågavarande grupp hänfördes i 1933 års undersökning med frånräknande av 15 lokalrederier (med 130 fartyg) 53 rederier, varav 16 i inre fart, 21 i kanalfart och 14 i kustfart. Ett ganska betydande antal inrikesrederier har upphört sedan detta år. Men detta är ej enda förklaringen till att förevarande undersökning omfattar endast 18 rederier, utan här till kommer, att rederier med blandad verksamhet uteslutits samt att ett antal företag, som i förra undersökningen räknades till inre fart och kanalfart, nu hänförts till lokalrederier. De 18 rederierna ägde ett aktiekapital å 3·67 milj. kr. och ett totalt eget kapital vid 1937 års slut å 7·07 milj. kr. (bortsett ifrån aktier i andra rederibolag, 138 000 kr., samt en årsvinst å 321 000 kr.). Hela det i rörelsen investerade kapitalet utgjorde 7·72 milj. kr.

Tabell 38. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående inrikes linjerederier.

Sammanställningen omfattar 18 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 56 fartyg om 16 631 bruttoton och 17 902 dödviktston samt år 1937 av 52 fartyg om 15 875 bruttoton och 16 762 dödviktston.

	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
A k t i v a						
Fartygsflottan	4 558			4 374		
Inbetalning å nybyggnad	64	4 622	60.6	—	4 374	56.7
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	201			211		
förråd	289	490	6.4	360	571	7.4
Aktier i andra bolag än rederibolag.	256			266		
Obligationer	273	529	7.0	213	479	6.2
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av långtidsnatur	843			1 146		
haverifordringar	2			3		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.	492	1 337	17.5	330	1 479	19.2
Bank och kassa		651	8.5		815	10.5
Summa		7 629	100.0		7 718	100.0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	3 668			3 668		
reservfond	2 022			2 022		
skattefond	50			93		
egna fonder i övrigt	721			959		
	6 461			6 742		
— aktier i rederibolag	148			138		
	6 313			6 604		
+ kvarstående odisponerad vinst	168			142		
+ årets vinst	228			321		
	396	6 709	88.0	463	7 067	91.6
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		253	3.3		—	—
lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden	54			27		
Lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)	14			18		
andra (revers-)banklån	100			75		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder	58			49		
egna acceptor i samband med nybyggnad av tonnage	95	321	4.2	73	242	3.1
förskott av befälhavare och mäk-lare	4			4		
klassning och haverier	18			9		
löpande driftskulder (ej reverslån)	318			391		
övriga	6	346	4.5	5	409	5.3
Summa		7 629	100.0		7 718	100.0

Tabell 39. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående inrikes linjerederier.

Sammanställningen omfattar 18 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 56 fartyg om 16 631 bruttoton och 17 902 dödviktston samt år 1937 av 52 fartyg om 15 875 bruttoton och 16 762 dödviktston.

I n k o m s t e r					
	1 9 3 6		1 9 3 7		
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter:					
a) i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	615	12·0	644	12·5	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	366	7·1	555	10·7	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar ..	188	3·7	175	3·4	
4. för passagerare- och postbefordran	41	0·8	50	1·0	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post- befordran	3 747	73·0	3 491	67·6	
I tidsbefraktning har intjänts	9	0·2	96	1·9	
Lastnings- och lossningsbidrag	8	0·1	9	0·2	
Summa driftsinkomster	4 974	96·9	5 020	97·3	
Allmänna inkomster:					
Räntor	33	0·6	35	0·7	
Inkomst av aktier och obligationer	8	0·2	6	0·1	
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederi- rörelsen	118	2·3	99	1·9	
Summa allmänna inkomster	159	3·1	140	2·7	
Summa inkomster	5 133	100·0	5 160	100·0	
Summa	5 133		5 160		
U t g i f t e r					
Driftskostnader:					
Besättningshyror (även till befäl)	1 197	25·1	1 133	24·1	
Kost	341	7·1	319	6·8	
Kol och olja, inklusive smörjmedel	544	11·4	558	11·9	
Övriga skeppsförnödenheter	102	2·1	103	2·2	
Skeppsumgälder	794	16·6	747	15·9	
Lastnings- och lossningskostnader	722	15·1	712	15·1	
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	288	6·0	257	5·5	
Assuranspremier	147	3·1	143	3·0	
Kommissionsarvoden	144	3·0	134	2·8	
Förlust å förhyrt tonnage	—	—	3	0·1	
Övriga	137	2·9	114	2·4	
Summa driftskostnader	4 416	92·4	4 223	89·8	
Allmänna omkostnader:					
Skatter	9	0·2	61	1·3	
Realisationsförlust å tonnage	—	—	30	0·6	
Administrations- och övriga kostnader	351	7·4	388	8·3	
Summa allmänna omkostnader	360	7·6	479	10·2	
Summa utgifter	4 776	100·0	4 702	100·0	
Vinst före avskrivningar ¹	357		458		
Summa	5 133		5 160		

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 392 000 kr. och förlustsumman 35 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 484 000 kr. och förlustsumman 26 000 kr.

De inrikes linjerederiernas tillgångar och skulder redovisas i tabell 38. Denna utvisar bl. a., att det egna kapitalet mer än väl täcker anläggningsmedlens bokförda värde. De kortfristiga fordringarna äro flera gånger så stora som de rörliga skulderna, varför alltså likviditetsställningen är mycket god. Över huvud taget äro skulderna obetydliga.

Emellertid är tonnaget bokfört till höga värden. Vid 1937 års utgång utgjorde medelbokvärdet 276 kr. per bruttoton för tonnage med en medelålder av 35 år. Det allra mesta borde sålunda vara avskrivet, därest företagsekonomiska principer tillämpats och företagen icke inköpt mycket second-hand-tonnage, vilket dock i verkligheten skett i betydande utsträckning. Marknadspriset på sådant rörde sig 1937 om c:a 175 kr. per bruttoton — det gäller här i viss mån passagerarefartyg — och måhända kan användningsvärdet sättas lika högt, ehuru rådande förhållanden på den inrikes fraktmarknaden synas ge anledning till ett vida lägre värde. Man kan för övrigt knappast tala om ett marknadsvärde för linjetonnaget, vars värde ju väsentligen är beroende av den linje, för vilken det är avsett eller lämpligt. En värdering efter 175 kr. per bruttoton ger vid 1937 års slut ett värde av 2·78 i stället för bokvärdet 4·37 milj. kr. och innebär, att betydande övervärden skulle förekomma.

Inrikesrederiernas inkomster och utgifter framgå av tabell 39. Enligt denna redovisade rederierna en vinst före avskrivningar år 1936 å 357 000 och 1937 å 458 000 kr. De totala avskrivningarna å tonnage utgjorde för 1936 180 000 och för 1937 163 000 kr. Nettoöverskottet blir härvid 177 000 1936 och 295 000 1937. Emellertid hava år 1936 endast 6 och år 1937 7 av 18 rederier gjort avskrivningar. Avskrivningarna utgöra för dessa rederier år 1936 7·4 % och år 1937 7·6 % av flottans bokförda värde. Tillämpar man 7 % avskrivning för samtliga rederier, erhållas avskrivningsbeloppen 327 000 respektive 314 000 kr. för 1936 och 1937 samt nettoinkomsten 30 000 respektive 144 000 kr. eller 0·8 respektive 3·9 % på aktiekapitalet och 0·5 respektive 2·1 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten. Räntabiliteten är sålunda svag. Av de 18 rederierna visade 1936 13 driftsöverskott och 5 driftunderskott samt 1937 15 över- och 3 underskott.

Med avseende å vinstdispositionen må nämnas, att 1 rederi avsatte för 1936 tillsammans 5 000 kr. till skatter och 1 rederi år 1937 8 000 kr. till samma ändamål. 4 rederier avsatte 1936 60 000 kr. till andra fonder än avskrivnings- och förnyelsefonder, och 4 rederier gjorde år 1937 avsättningar till sådana fonder med 17 000 kr. I ny räkning överfördes 1936 201 000 och 1937 210 000 kr. 9 rederier lämnade för år 1936 utdelning med tillsammans 129 000 och 8 rederier 1937 sådan med 140 000 kr. eller 7·7 respektive 7·5 % på ifrågavarande rederiers aktiekapital. En stor del av samtliga inrikesrederiers kapital, 1936 1·99 och 1937 1·81 milj. kr., lämnade ingen utdelning.

De 34 linjerederier som undersökningen omfattar (Stockholms Rederiaktiebolag Svea samt Svenska Amerika Linien ej medräknade), fördela sig på följande grupper av *geografisk fart*, vari rederiernas fartyg haft sin huvudsakliga sysselsättning under åren 1936 och 1937.

	Antal rederier	1 9 3 6			1 9 3 7		
		Antal fartyg	Brutto- ton	Död- viktston	Antal fartyg	Brutto- ton	Död- viktston
Inre fart	3	5	1 441	1 180	5	1 441	1 180
Kanalfart	10	37	7 811	8 165	33	7 055	7 025
Kustfart	5	14	7 379	8 557	14	7 379	8 557
Östersjöfart	6	26	15 716	12 977	23	14 182	10 978
Nordsjöfart	3	12	16 644	23 752	11	15 598	22 402
Annan europeisk fart	2	49	128 490	196 272	47	125 762	191 995
Oceanfart	5	69	296 943	493 287	73	318 594	527 569
Summa	34	212	474 424	744 190	206	490 011	769 706

Av dessa rederigrupper skola i det följande icke behandlas rederier i inre fart, östersjöfart, nordsjöfart och annan europeisk fart. Den första och tredje gruppen omfatta vardera endast tre rederier och den fjärde blott två. Enär det rederi, som bedriver den största linjesjöfarten i Östersjön, Stockholms Rederiaktiebolag Svea, icke ingår i gruppen östersjöfart, då det som helhet icke kan hänföras till ifrågavarande kategori, synas siffrorna för gruppens sex rederier icke ge en rättvisande bild av östersjörederiernas förhållanden.

Detsamma kan i viss mån sägas om kustfarten. Men då förhållandena här ej äro så olika som beträffande skilda östersjölinjerederier, har det ansetts lämpligt att medtaga uppgifterna för kustfarten. De erhålla i ett senare kapitel (kapitel XI) en komplettering genom uppgifterna beträffande samtliga fartyg, som engagerats i denna fart, försåvitt det gäller driftsinkomster och driftskostnader. För övriga geografiska fartgrupper av rederier lämnas i efterföljande tabeller sammanställningar rörande deras tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter åren 1936 och 1937.

Kanalrederigruppen är relativt stor, trots att ett flertal företag sedan 1933 upphört eller under 1936 eller 1937 rekonstruerats och icke så få uteslutits, då de icke utgjort egentliga rederier utan företag med blandad rörelse. Gruppen omfattar 10 rederier med 1936 37 fartyg om 7 811 bruttoton och 8 165 dödviktston samt 1937 33 fartyg om 7 055 brutto- och 7 025 dödviktston.

Tabell 40 över kanalrederiernas tillgångar och skulder visar, att det egna kapitalet väl täcker anläggningsmedlen. Emellertid visar sig fartygsflottan vara bokförd till höga värden, 1936 till 283 och 1937 till 298 kr. per bruttoton, trots att fartygens medelålder vid 1937 års slut utgjorde 40 år.

Tabell 41 över kanalrederiernas inkomster och utgifter ger vid handen, att rederierna år 1936 visade en vinst före avskrivningar å 127 000 och 1937 en sådan å 61 000 kr. Det är anmärkningsvärt, att vinsten sjönk till mindre än hälften under ett år, 1937, som eljest för sjöfarten betraktats som ett högkonjunkturår.

Avskrivningar å tonnage uppges för 1936 till 37 000 och för 1937 till 28 000

Tabell 40. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående linjerederier i kanalfart.

Sammanställningen omfattar 10 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 37 fartyg om 7 811 bruttoton och 8 165 dödviktston samt år 1937 av 33 fartyg om 7 055 bruttoton och 7 025 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	2 211			2 106		
Inbetalning å nybyggnad	—	2 211	65.3	—	2 106	63.9
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	21			17		
förråd	64	85	2.5	97	114	3.5
Aktier i andra bolag än rederibolag.	76			76		
Obligationer	121	197	5.8	88	164	5.0
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av lång- tidsnatur	107			96		
haverifordringar	—			—		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.	342	449	13.2	248	344	10.4
Bank och kassa		446	13.2		565	17.2
Summa		3 388	100.0		3 293	100.0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	2 047			2 047		
reservfond	530			530		
skattefond	50			43		
egna fonder i övrigt	300			379		
	2 927			2 999		
— aktier i rederibolag	146			136		
	2 781			2 863		
+ kvarstående odisponerad vinst	21			7		
+ årets vinst	125			58		
	146	2 927	86.4	65	2 928	88.9
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		95	2.8	—	—	—
lån från rederilånefonden, skepps- hypotekskassan och sekundär- lånefonden	54			27		
Lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller lö- pande räkning)	—			—		
andra (revers-)banklån	—			—		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder	44	98	2.9	39	66	2.0
egna acceptor	—			—		
förskott av befälhavare och mäk- lare	4			5		
klassning och haverier	14			5		
löpande driftskulder (ej reverslån)	249			288		
övriga	1	268	7.9	1	299	9.1
Summa		3 388	100.0		3 293	100.0

Tabell 41. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående linjerederier i kanalfart.

Sammanställningen omfattar 10 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 37 fartyg om 7 811 bruttoton och 8 165 dödviktston samt år 1937 av 33 fartyg om 7 055 bruttoton och 7 025 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	85	3·3	61	2·7
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	64	2·5	45	2·0
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar ..	8	0·3	3	0·1
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	2 378	91·9	2 105	92·2
Summa driftsinkomster	2 535	98·0	2 214	97·0
Allmänna inkomster:				
Räntor	6	0·2	8	0·3
Inkomst av aktier och obligationer	8	0·3	6	0·3
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen	40	1·5	56	2·4
Summa allmänna inkomster	54	2·0	70	3·0
Summa inkomster	2 589	100·0	2 284	100·0
Summa	2 589		2 284	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	680	27·6	595	26·8
Kost	205	8·3	179	8·0
Kol och olja, inklusive smörjmedel	231	9·4	255	11·5
Övriga skeppsförnödenheter	40	1·6	45	2·0
Skeppsumgälder	454	18·4	377	17·0
Lastnings- och lossningskostnader	190	7·7	177	8·0
Reparationer och underhåll (inklusive klassning).....	179	7·3	145	6·5
Assuranspremier	63	2·6	57	2·6
Kommissionsarvoden	73	3·0	63	2·8
Förlust å förhyrt tonnage	0	0·0	3	0·1
Övriga	114	4·6	93	4·2
Summa driftskostnader	2 229	90·5	1 989	89·5
Allmänna omkostnader:				
Skatter	2	0·1	2	0·1
Administrations- och övriga kostnader	231	9·4	232	10·4
Summa allmänna omkostnader	233	9·5	234	10·5
Summa utgifter	2 462	100·0	2 223	100·0
Vinst före avskrivningar ¹	127		61	
Summa	2 589		2 284	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 139 000 kr. och förlustsumman 12 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 87 000 kr. och förlustsumman 26 000 kr.

kr. Nettoöverskottet skulle alltså utgöra 90 000 respektive 33 000 kr. Endast 2 rederier 1936 och 3 rederier 1937 gjorde emellertid några avskrivningar, och dessa synas i några fall ha karaktär av engångsnedskrivningar. Räknar man med endast 5 % avskrivning, erhålles en vinst år 1936 å 16 000 kr. samt en förlust år 1937 å 45 000 kr. Kanalrederierna synas sålunda ha en svag ekonomi. Slutligen må nämnas, att 5 företag 1936 och 3 1937 lämnade utdelning med tillsammans respektive 38 000 och 37 000 kr. eller 5·3 respektive 7·3 % på aktiekapitalet för de företag, som gävo utdelning. 1936 visade 7 företag driftsöverskott och 3 underskott samt 1937 8 överskott och 2 underskott.

Till *kustrederigruppen*, som icke omfattar det största kustrederiet, Stockholms Rederiaktiebolag Svea, ha räknats 5 rederier med en flotta år 1936 och 1937 av 14 fartyg om 7 379 brutto- och 8 557 dödviktston.

Ifrågavarande rederiers anläggningsmedel täckas, enligt vad som framgår av tabell 42, mer än väl av företagens egna kapital, men fartygsflottan, vars medelålder är 27 år, är bokförd vid 1937 års slut till det ganska höga värdet av 221 kr. per bruttoton.

Rederierna gävo enligt tabell 43 en vinst före avskrivningar 1936 å 183 000 och 1937 å 374 000 kr. De totala avskrivningarna å tonnage utgjorde 1936 118 000 och 1937 115 000 kr. Nettoöverskottet utgjorde sålunda 65 000 respektive 259 000 kr. 2 företag gjorde år 1936 och 3 år 1937 avskrivningar å tonnage, varvid det sistnämnda år i ett fall synes ha rört sig om engångsnedskrivning. 1936 års avskrivningar utgjorde 7·7 % på tonnagets bokförda värde för de rederier, som gjorde avskrivningar. Tillämpar man 8 % avskrivning å hela flottans bokföringsvärde respektive år, erhålles avskrivningsbeloppen 149 000 respektive 140 000 kr. och nettovinsterna 34 000 respektive 234 000 kr. eller 2·8 respektive 19·6 % på aktiekapitalet och 1·2 respektive 7·5 % på hela det egna kapitalet vid årens slut exklusive årsvinsten.

Med avseende å vinstdispositionen må endast nämnas, att 2 företag lämnade utdelning 1936 och 3 1937 med respektive 75 000 och 90 000 kr. eller 9·9 respektive 7·9 % på aktiekapitalet för de företag, som lämnat utdelning. I detta sammanhang må nämnas, att år 1936 3 företag gävo driftsöverskott och 2 driftunderskott samt år 1937 4 företag överskott och 1 underskott. Som helhet visa kustrederierna ett jämförelsevis svagt ekonomiskt resultat.

Slutligen må lämnas vissa kommentarer till tabellerna 44 och 45 över *oceanlastlinjerederiernas* tillgångar och skulder samt inkomster och utgifter 1936 och 1937.

Tabell 44 över oceanlastlinjerederiernas tillgångar och skulder visar bl. a., att det egna kapitalet icke fullt täckte anläggningsmedlen men att skillnaden år 1937 väsentligen utjämnats. Skulderna ingingo år 1936 med 42·4 och år 1937 med 38·7 % av omslutningen, medan de likvida medlen — fordringar, bank och kassa samt aktier och obligationer — utgjorde 33·0 respektive 35·9 % av omslutningen. Stora delar av skulderna äro emellertid fasta lån från rederilånefonden, skeppshypotekskassan och sekundärlånefonden m. fl., vilket framgår av tabell 44.

Ifråga om rederiernas likviditet i mera egentlig mening må hänvisas till nedanstående uppställning, som avser fordringarna inklusive medel i bank och kassa med fördelning i sådana av långtids- och korttidsnatur samt skulderna uppdelade i fasta och rörliga.

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Fordringar av långtidsnatur	19 297	59·2	21 119	54·9
» » korttidsnatur	13 302	40·8	17 378	45·1
Summa	32 599	100·0	38 497	100·0
Skulder, fasta	36 030	79·6	32 505	74·0
» , rörliga	9 219	20·4	11 434	26·0
Summa	45 249	100·0	43 939	100·0

Sammanställningen utvisar, att fordringarna av korttidsnatur äro omkring $1\frac{1}{2}$ gånger så stora som de rörliga skulderna, vadan likviditetsställningen synes god.

Oceanrederiernas fartygsflotta var vid 1937 års slut bokförd till i medeltal 193 kr. per bruttoton och 117 kr. per dödviktston. Flottan bestod av 59 motorfartyg om 257 953 bruttoton med en medelålder av 10 år samt 14 ångfartyg om 60 641 bruttoton med en sådan å 21 år. Med hänsyn till vad ovan anförts angående marknadsvärdet på äldre tonnage, synas bokvärdena vara betryggande.

Av tabell 45 över oceanlastlinjerederiernas inkomster och utgifter framgår, att dessa företag visade en vinst före avskrivningar år 1936 å 12·84 milj. samt år 1937 å 22·34 milj. kr. De totala avskrivningarna å tonnage utgjorde för år 1936 9·97 och för år 1937 9·46 milj. kr. och nettovinsten sålunda respektive 2·87 och 12·88 milj. kr. eller 7·0 respektive 31·5 % på aktiekapitalet och 5·0 respektive 22·0 % på hela det egna kapitalet vid respektive års slut exklusive årsvinsten. Samtliga rederier hava gjort avskrivningar båda åren. Dessa utgjorde 1936 14·7 % och 1937 13·4 % på fartygsflottans bokförda värde. Med hänsyn till vad som anfördes ovan beträffande storrederiernas avskrivningar synes man icke kunna anmärka mot 13 å 14 % avskrivning på de *bokförda* värdena, vilka ju äro betydligt nedskrivna. Vid jämförelse av resultaten för de båda åren torde det dock vara lämpligast att räkna med samma avskrivningsprocent.

Räknar man med 13 % avskrivning, erhållas avskrivningsbeloppen 8·84 milj. 1936 och 9·20 milj. kr. 1937, varvid nettovinsten kommer att utgöra 4·00 milj. 1936 och 13·14 milj. kr. 1937 eller 9·8 respektive 32·1 % på aktiekapitalet och 6·9 respektive 22·4 % på hela det egna kapitalet vid respektive års slut exklusive årsvinsten.

Räknar man åter med 14 % avskrivning, erhåller man avskrivningsbeloppen 9·52 respektive 9·91 milj. kr. och nettovinsterna 3·32 respektive 12·43 milj.

Tabell 42. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående linjerederier i kustfart.

Sammanställningen omfattar 5 rederier med en fartygsflotta åren 1936 och 1937 av 14 fartyg om 7 379 bruttoton och 8 557 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	1 748			1 633		
Inbetalning å nybyggnad.....	—	1 748	54.3	—	1 633	47.4
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	180			194		
förråd	221	401	12.5	261	455	13.2
Aktier i andra bolag än rederibolag.	180			190		
Obligationer	152	332	10.3	125	315	9.2
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av lång- tidsnatur	562			877		
haverifordringar	—			3		
räntefordringar	—			—		
fraktfordringar m. m.	120	682	21.2	62	942	27.4
Bank och kassa		56	1.7		97	2.8
Summa		3 219	100.0		3 442	100.0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	1 195			1 195		
reservfond	1 299			1 299		
skattefond	—			50		
egna fonder i övrigt	336			495		
	2 830			3 039		
+ kvarstående odisponerad vinst	100			81		
+ årets vinst	57			240		
	157	2 987	92.8	321	3 360	97.6
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		158	4.9		—	—
lån från rederilånefonden, skepps- hypotekskassan och sekundär- lånefonden	—			—		
Lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller lö- pande räkning)	—			—		
andra (revers-)banklån	20			20		
reverslån av andra än bank, näm- da kassa eller fonder	14	34	1.1	10	30	0.9
egna acceptor	—			—		
förskott av befälhavare och mäk- lare	—			—		
klassning och haverier	3			—		
löpande driftskulder (ej reverslån)	36			51		
övriga	1	40	1.2	1	52	1.5
Summa		3 219	100.0		3 442	100.0

Tabell 43. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående linjerederier i kustfart.

Sammanställningen omfattar 5 rederier med en fartygsflotta åren 1936 och 1937 av 14 fartyg om 7 379 bruttoton och 8 557 dödviktston.

	I n k o m s t e r			
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	531	28·1	583	25·8
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	302	16·0	510	22·6
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar ..	180	9·5	172	7·6
4. för passagerare- och postbefordran	41	2·2	50	2·2
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post- befordran	741	39·3	780	34·5
I tidsbefraktning har intjänts	9	0·5	96	4·2
Lastnings- och lossningsbidrag	8	0·4	9	0·4
Summa driftsinkomster	1 812	96·0	2 200	97·3
Allmänna inkomster:				
Räntor	23	1·2	27	1·2
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen	52	2·8	33	1·5
Summa allmänna inkomster	75	4·0	60	2·7
Summa inkomster	1 887	100·0	2 260	100·0
Summa	1 887		2 260	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	363	21·3	390	20·7
Kost	96	5·6	98	5·2
Kol och olja, inklusive smörjmedel	229	13·4	221	11·7
Övriga skeppsförnödenheter	45	2·7	46	2·4
Skeppsumgälder	251	14·7	273	14·5
Lastnings- och lossningskostnader	407	23·9	419	22·2
Reparationer och underhåll (inklusive klassning).....	91	5·4	92	4·9
Assuranspremier	65	3·8	69	3·6
Kommissionsarvoden	53	3·1	54	2·9
Övriga	15	0·9	15	0·8
Summa driftskostnader	1 615	94·8	1 677	88·9
Allmänna omkostnader:				
Skatter	2	0·1	54	2·9
Realisationsförlust å tonnage	0	0·0	30	1·6
Administrations- och övriga kostnader	87	5·1	125	6·6
Summa allmänna omkostnader	89	5·2	209	11·1
Summa utgifter	1 704	100·0	1 886	100·0
Vinst före avskrivningar¹	183		374	
Summa	1 887		2 260	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 206 000 kr. och förlustsumman 23 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 374 300 kr. och förlustsumman 500 kr.

Tabell 44. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående lastlinjerederier i oceanfart.

Sammanställningen omfattar 5 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 69 fartyg om 296 943 bruttoton och 493 287 dödviktston samt år 1937 av 73 fartyg om 318 594 bruttoton och 527 569 dödviktston.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	60 735			61 597		
Inbetalning å nybyggnad	9 618	70 353	64.3	10 133	71 730	61.5
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	1 975			2 051		
förråd	981	2 956	2.7	1 011	3 062	2.6
Aktier i andra bolag än rederibolag	477			616		
Obligationer	3 061	3 538	3.2	2 679	3 295	2.8
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av lång- tidsnatur	19 297			21 119		
haverifordringar	3 332			1 618		
räntefordringar	0			—		
fraktfordringar m. m.	3 909	26 538	24.3	2 950	25 687	22.1
Bank och kassa		6 061	5.5		12 810	11.0
Summa		109 446	100.0		116 584	100.0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	40 900			40 900		
reservfond	13 275			13 350		
skattefond	86			716		
egna fonder i övrigt	3 145			3 158		
	57 406			58 124		
— aktier i rederibolag	365			352		
	57 041			57 772		
+ kvarstående odisponerad vinst	858			768		
+ årets vinst	5 298			12 905		
	6 156	63 197	57.6	13 673	71 445	61.3
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		1 200	1.1		1 200	1.0
lån från rederilånefonden, skepps- hypotekskassan och sekundär- lånefonden	24 045			18 796		
Lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller lö- pande räkning)	867			795		
andra (revers-)banklån	4 108			9 280		
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller fonder	1 799			690		
egna acceptor i samband med ny- byggnad av tonnage	5 211	36 030	32.9	2 944	32 505	27.9
egna acceptor, andra	309			289		
förskott av befälhavare och mäk- lare	676			2 311		
klassning och haverier	2 150			1 064		
löpande driftskulder (ej reverslån)	4 762			5 523		
övriga	1 122	9 019	8.4	2 247	11 434	9.8
Summa		109 446	100.0		116 584	100.0

Tabell 45. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående lastlinjerederier i oceanfart.

Sammanställningen omfattar 5 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 69 fartyg om 296 943 bruttoton och 493 287 dödviktston samt år 1937 av 73 fartyg om 318 594 bruttoton och 527 569 dödviktston.

I n k o m s t e r				
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	13 763	20·8	17 786	21·6
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	15 007	22·7	20 775	25·2
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar ..	34 205	51·7	40 700	49·4
4. för passagerare- och postbefordran	1 401	2·1	1 343	1·6
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post- befordran	229	0·3	169	0·2
I tidsbefraktning har intjänts	249	0·4	536	0·6
Inkomst av förhyrt tonnage	21	0·0	48	0·1
Summa driftsinkomster	64 875	98·0	81 357	98·7
Allmänna inkomster:				
Inkomst av aktier och obligationer	315	0·5	242	0·3
Realisationsvinst å tonnage	303	0·5	—	—
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederi- rörelsen	665	1·0	783	1·0
Summa allmänna inkomster	1 283	2·0	1 025	1·3
Summa inkomster	66 158	100·0	82 382	100·0
Summa	66 158		82 382	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	6 068	11·4	6 083	10·1
Kost	1 495	2·8	1 578	2·6
Kol och olja, inklusive smörjmedel	7 321	13·7	8 104	13·5
Övriga skeppsförnödenheter	1 565	2·9	1 747	2·9
Skeppsumgälder	9 541	17·9	8 718	14·5
Lastnings- och lossningskostnader	11 946	22·4	14 551	24·3
Reparationer och underhåll (inklusive klassning).....	1 919	3·6	2 586	4·3
Assuranspremier	3 523	6·6	3 426	5·7
Kommissionsarvoden	2 588	4·9	3 500	5·8
Genomgångsfrakter	4 304	8·1	4 996	8·3
Övriga	558	1·0	1 064	1·8
Summa driftskostnader	50 828	95·3	56 353	93·8
Allmänna omkostnader:				
Räntor	193	0·4	425	0·7
Skatter	100	0·2	564	1·0
Administrations- och övriga kostnader	2 196	4·1	2 696	4·5
Summa allmänna omkostnader	2 489	4·7	3 685	6·2
Summa utgifter	53 317	100·0	60 038	100·0
Vinst före avskrivningar ¹	12 841		22 344	
Summa	66 158		82 382	

¹ Samtliga rederier ha visat vinst båda åren 1936 och 1937.

kr. eller 8·1 respektive 30·4 % på aktiekapitalet och 5·7 respektive 21·2 % på hela det egna kapitalet vid respektive års slut exklusive årsvinsten.

Ehuru man icke erhåller fullt jämförbara siffror, må i detta sammanhang meddelas, att 1933 års undersökning gav en räntabilitet för de 5 lastlinjerederierna i oceanfart efter 9·3 % avskrivning på fartygsflottans bokförda värde av endast 1·7 % på aktiekapitalet och 1·0 % på hela det egna kapitalet vid årets slut.

Vad beträffar vinstdispositionen må nämnas, att avsättningar gjorts till skatter med 400 000 kr. 1936 och 1·35 milj. kr. 1937, till andra fonder än avskrivnings- eller förnyelsefond med 216 000 kr. 1936 och 6·62 milj. kr. 1937, varjämte i ny räkning förts 768 000 1936 och 781 000 kr. 1937. Utdelningen utgjorde för 1936 1·23 milj. och för 1937 1·91 milj. kr. 3 företag lämnade utdelning förstnämnda år och 4 sistnämnda. Utdelningen utgjorde år 1936 3·7 % och år 1937 5·6 % på aktiekapitalet för de bolag, som lämnat utdelning.

KAPITEL IX.

Lokalrederiaktiebolagen.

I föreliggande undersökning ha hittills tvenne grenar av svensk rederirörelse icke behandlats, nämligen vad man kallar hamntrafik och lokaltrafik eller riktigare rederier i sådan trafik. I det föregående har framhållits, att dessa slag av rederirörelse uteslutits, enär de äro av mycket speciell karaktär. Hamntrafiken, som bedrives med färjor och ångslupar inom en hamn, i den mån den ej omfattar pråm- och bogseringsrörelse, äger flera beröringspunkter med spårvägs-, bil- och busstrafik än med vanlig rederirörelse. Den utgör ju också ett komplement till sådan. Detsamma kan i rätt hög grad sägas även om lokaltrafiken, som besörjer förbindelserna mellan en ort och dess omgivningar. Den är liksom hamntrafiken väsentligen byggd på passageraretransporter, men godstrafiken betyder icke så litet mera än för denna. Det är en trafik, som i mycket hög grad är säsongbetonad; den sväller ut synnerligen starkt under några få sommarmånader, då den förflyttar sommargäster och transporterar livsmedel för deras och vederbörande orts behov. Det har, som ovan nämnts, syntts lämpligt att icke inräkna lokalrederierna bland linjerederierna, men då deras verksamhet dock är av intresse, icke minst med hänsyn till det genomgripande inflytande, som buss trafikens utveckling utövat på desamma i synnerhet under de senaste tio åren, skola de här bli föremål för något närmare behandling.

Beteckningarna lokaltrafik och lokalfart (-rederier) äro måhända ur vissa synpunkter icke så lämpliga. De framhäva det lokala momentet alltför starkt. Bättre hade måhända varit skärgårdstrafik och skärgårdsrederier. Dessa beteckningar ha fördelen att peka på de speciella förutsättningar, som i regel föreligga för den ifrågavarande trafiken. Men de äro mindre lämpliga, om man i lokaltrafiken även vill innesluta trafik, där skärgård icke förekommer. Det finns lokaltrafik inne i landet och t. o. m. med utlandet, exempelvis mellan Hälsingborg och Helsingör, Malmö och Köpenhamn. Sistnämnda slag av trafik ingår nu icke i undersökningen men väl annan sådan, som sträcker sig ut ganska långt från huvudorten. När man räknar med rederierna som enheter, får man med vissa linjer, som strängt taget icke äro att hänföra till lokaltrafik. Då detta namn synes ha vunnit burskap såsom beteckning för en reguljär trafik med passagerarefartyg från en huvudort och ut till dess omgivningar, varvid passageraretrafiken är det väsentligaste och trafiken i hög grad är sommartrafik, så har denna beteckning här bibehållits.

Tabell 46. Tillgångar och skulder åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående lokalrederier.

Sammanställningen omfattar 29 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 154 fartyg om 24 175 bruttoton och år 1937 av 150 fartyg om 23 684 bruttoton.

A k t i v a	1 9 3 6			1 9 3 7		
	1 000 kr.	1 000 kr.	%	1 000 kr.	1 000 kr.	%
Fartygsflottan	4 723			4 732		
Inbetalning å nybyggnad	79	4 802	72.5	0	4 732	71.9
Övriga anläggningsmedel:						
fastigheter	238			238		
förråd	104	342	5.2	143	381	5.8
Aktier i andra bolag än rederibolag	82			82		
Obligationer	102	184	2.8	88	170	2.6
Fordringar:						
reversfordringar av annat rederi eller eljest fordringar av lång- tidsnatur	86			75		
haverifordringar	—			1		
räntefordringar	—			0		
fraktfordringar m. m.	186	272	4.1	195	271	4.1
Bank och kassa		1 023	15.4		1 026	15.6
Summa		6 623	100.0		6 580	100.0
P a s s i v a						
Eget kapital:						
aktiekapital	4 232			4 232		
reservfond	452			441		
skattefond	3			2		
egna fonder i övrigt	156			158		
	4 843			4 833		
— aktier i rederibolag	25			25		
— kvarstående förlust	246			242		
	271			267		
+ årets vinst	116			69		
	155	4 688	70.8	198	4 635	70.4
Främmande kapital:						
pensions- och understödsfond		10	0.1		10	0.2
lån från rederilånefonden, skepps- hypotekskassan och sekundär- lånefonden	50			25		
Lån från bank:						
checkräkning (kreditiv eller lö- pande räkning)	220			225		
andra (revers-)banklån	619			605		
reverslån av andra än bank, nämnd- da kassa eller fonder	457			553		
egna acceptor i samband med ny- byggnad av tonnage	59	1 405	21.2	—	1 408	21.4
egna acceptor, andra	114			64		
förskott av befälhavare och mäk- lare	—			1		
klassning och haverier	21			—		
löpande driftskulder (ej reverslån)	311			390		
övriga	74	520	7.9	72	527	8.0
Summa		6 623	100.0		6 580	100.0

Tabell 47. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för i undersökningen ingående lokalrederier.

Sammanställningen omfattar 29 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 154 fartyg om 24 175 bruttoton och år 1937 av 150 fartyg om 23 684 bruttoton.

	I n k o m s t e r			
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter:				
a) i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	108	1·7	137	2·1
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	78	1·3	94	1·4
3. för passagerare- och postbefordran	50	0·8	56	0·9
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post-befordran	5 888	95·1	6 131	94·6
I tidsbefraktning har intjänts	20	0·3	10	0·1
Lastnings- och lossningsbidrag	28	0·5	30	0·5
Summa driftsinkomster	6 172	99·7	6 458	99·6
Allmänna inkomster:				
Inkomst å aktier och obligationer	20	0·3	18	0·3
Realisationsvinst å tonnage	—	—	5	0·1
Summa allmänna inkomster	20	0·3	23	0·4
Summa inkomster	6 192	100·0	6 481	100·0
Summa	6 192		6 481	
	U t g i f t e r			
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	1 976	33·2	1 990	31·9
Kost	441	7·4	445	7·1
Kol och olja, inklusive smörjmedel	1 204	20·3	1 409	22·6
Övriga skeppsförnödenheter	148	2·5	160	2·6
Skeppsumgälder	275	4·6	276	4·4
Lastnings- och lossningskostnader	189	3·2	202	3·2
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	835	14·0	871	13·9
Assuranspremier	54	0·9	61	1·0
Kommissionsarvoden	80	1·4	88	1·4
Genomgångsfrakter	31	0·5	26	0·4
Förlust å förhyrt tonnage	3	0·1	—	—
Övriga	109	1·8	104	1·7
Summa driftskostnader	5 345	89·9	5 632	90·2
Allmänna omkostnader:				
Räntor	37	0·6	35	0·5
Skatter	7	0·1	11	0·2
Förlust å rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen	35	0·6	17	0·3
Realisationsförlust å tonnage	1	0·0	—	—
Administrations- och övriga kostnader	522	8·8	550	8·8
Summa allmänna omkostnader	602	10·1	613	9·8
Summa utgifter	5 947	100·0	6 245	100·0
Vinst före avskrivningar ¹	245		236	
Summa	6 192		6 481	

¹ Saldo för 1936 av vinstsumman 285 000 kr. och förlustsumman 40 000 kr. samt för 1937 av vinstsumman 295 000 kr. och förlustsumman 59 000 kr.

Till lokalrederier ha i förevarande undersökning räknats uteslutande företag i aktiebolagsform, 29 till antalet med ett aktiekapital å 4·23 milj. kr., vilket framgår av tabell 46. Hela det egna kapitalet uppgick vid 1937 års slut till 4·64 milj. kr. och det totala i rörelsen arbetande kapitalet till 6·58 milj. kr. Det egna kapitalet utgjorde alltså över 70 % av det hela och täcker till allra största delen anläggningsmedlen. Proportionen mellan de likvida medlen och skulderna är sålunda relativt god. Huruvida den till synes ganska gynnsamma finansiella ställningen — som dock icke kan sägas ha förbättrats från 1936 till 1937 — äger full realitet eller ej, beror på i vad mån tonnagets bokföringsvärden äro höga eller låga.

Tonnaget var vid 1936 års slut bokfört till i medeltal 199 kr. per bruttoton och vid 1937 års slut till 200 kr. per bruttoton. Det var emellertid av hög ålder. Vid 1937 års slut bestod det av 136 ångfartyg med en medelålder av 43 år, 13 motorfartyg med en sådan av 17 år samt 1 motorseglare om 34 år. Medelåldern för samtliga fartyg blir vid hänsyn till tonnagets storlek 41 år. På grund härav måste bokföringsvärdena anses vara mycket höga och rederiernas finansiella ställning i verkligheten ej så god som den framträtt i balansräkningarna.

Det är av intresse att undersöka lokalrederiernas likviditet något närmare än genom en jämförelse av skulderna och likvida medel (fordringar, medel i bank och kassa samt aktier och obligationer), en jämförelse som kan göras med ledning av tabell 46. Uppdelar man de likvida medlen i egentlig mening, d. v. s. fordringarna samt bank- och kassatillgodohavanden i fordringar av långtidsnatur (reversfordringar m. m.) och av korttidsnatur (fraktfordringar, räntefordringar, haverifordringar, bank och kassa) samt vidare skulderna i fasta och rörliga sådana, erhåller man följande sammanställning:

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Fordringar av långtidsnatur	86	6·6	75	5·8
» » korttidsnatur	1 209	93·4	1 221	94·2
Summa	1 295	100·0	1 296	100·0
Skulder, fasta	1 405	73·0	1 408	72·8
» , rörliga	520	27·0	527	27·2
Summa	1 925	100·0	1 935	100·0

Tablån utvisar, att inemot tre fjärdedelar av skulderna äro fasta, medan nära 95 % av fordringarna äro av korttidsnatur. Dessa sistnämnda äro mer än dubbelt så stora som de rörliga skulderna, varför likviditeten för samtliga företag som helhet får anses som god.

Lokalrederiernas inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 framgå av tabell 47.

Enligt denna utgjorde vinsten före avskrivningar år 1936 245 000 kr. och 1937 236 000 kr. De totala avskrivningarna å tonnage utgjorde 1936 122 000 och 1937 168 000 kr. Det redovisade överskottet uppgick sålunda 1936 till 123 000 och 1937 till 68 000 kr. Emellertid hava 1936 blott 10 och 1937 13 rederier gjort avskrivningar, vilka utgöra 4·3 respektive 6·7 % på dessa rederiers bokförda tonnagevärde vid respektive års slut inklusive avskrivningar gjorda i samband med bokslutet. Resultatet framstår sålunda bättre än det i verkligheten är. Tillämpar man för samtliga rederier 4 % avskrivning å de bokförda värdena — som måhända kan synas vara väl lågt — erhållas avskrivningsbeloppen för 1936 196 000 och för 1937 195 000 kr. och nettovinsterna 49 000 respektive 41 000 kr. Vid 5 % avskrivning bli avskrivningsbeloppen respektive 245 000 och 243 000 kr. och nettoresultatet för 1936 0 och för 1937 en förlust å 7 000 kr. Rederirörelsens ekonomiska resultat är sålunda mycket dåligt. Det är särskilt anmärkningsvärt, att rörelsen för år 1937, som eljest var ett högkonjunkturår utom beträffande kanal- och kustfarten, visade liksom dessa sämre resultat än 1936. Det är de nu nämnda trenne slagen av rederirörelse, som haft den starkaste känningen av bilismens frammarsch. 1936 visade 17 rederier vinst och 12 förlust och 1937 16 vinst och 12 förlust, medan 1 företedde varken vinst eller förlust. Till jämförelse må nämnas, att år 1933 lokalrederierna vid 5 % avskrivning på tonnagets bokförda värde visade en ganska betydande förlust — för 15 rederier med en fartygsflotta om 16 628 bruttoton och ett aktiekapital å 3·93 milj. kr. uppgående till 42 000 kr.

1936 lämnade 7 rederier och 1937 endast 5 av 29 utdelning, vilken för de ifrågavarande rederierna uppgick till 5·4 respektive 5·1 % på aktiekapitalet.

KAP. X.

Tidsbefraktningen.

Sedan många år tillbaka har i den årliga sjöfartsstatistiken redovisats svenska handelsflottans inkomster ej blott av bruttofrakter för gods-, passagerare- och posttrafik utan även av tidsbefraktning. Härvid har i likhet med vad som gäller bruttofrakterna skilts på befraktning i utrikes fart och i inrikes fart. Någon närmare specifikation har ej lämnats. För de år, 1936 och 1937, som förevarande undersökning gäller, utgjorde inkomsten av tidsbefraktningsavgifter:

	1 9 3 6	1 9 3 7
	kr.	kr.
För fartyg i		
utrikes fart	16 051 000	23 429 000
inrikes »	206 000	103 000
Summa	16 257 000	23 532 000

Några uppgifter angående storleken av det svenska tonnage, som uthyrts i tidsbefraktning, ha icke insamlats. Detta förklaras huvudsakligen därav, att det är endast relativt få fartyg som tidsbefraktas för helt år eller större delen av ett år. I förevarande undersökning skall tidsbefraktningen bli föremål för något närmare studium, främst och väsentligen såsom en form av svensk rederirörelse. Därför skall i det följande behandlas ej blott tidsbefraktningen av svenska fartyg utan även av utländska, försåvitt den avser av svenska rederier befraktade fartyg. Däremot skall icke behandlas tidsbefraktning av annan än redare.

Tidsbefraktningsens ekonomi består emellertid av tvenne delar, dels befraktningsekonomin för den uthyrande redaren (ägaren), dels befraktningsekonomin för den hyrande redaren (tidsbefraktaren). Att ett fartyg är tidsbefraktat innebär, att detsamma av ägaren uthyrts till annan redare eller befraktare för viss tid, för vilken prestation ägaren betingar sig en hyra, s. k. tidsbefraktningshyra (eller -avgift) eller timecharterhyra. Mot denna ställer ägaren-redaren sitt fartyg till tidsbefraktarens förfogande samt bestrider i allmänhet alla fasta kostnader för fartyget, såsom besättningshyror (även till befäl), kaskoförsäkring, erforderligt underhåll m. m. I undantagsfall svarar ägaren även för de rörliga kostnaderna för drivmedel, varvid timecharterhyran ofta utgår särskilt för fartygets gångtid och särskilt för liggetid. Befraktaren betalar eljest alla rörliga kostnader för fartyget, alltså i regel driv-

medel, hamnavgifter, lastnings- och lossningskostnader (stuveriaavgifter etc.), övertidsersättning till besättningen m. m. Andra kostnadsfördelningar kunna också förekomma, alltifrån direkt förhyrning av fartyget (kaskoförhyrning) och till vanlig befraktning, då tiden begränsas till en viss resa och samtliga fartygets kostnader bestridas av redaren. Emellertid äro dylika förhyrningar ej att anse som tidsbefraktningar, således ej heller s. k. lumpsumbefraktning, som består däri, att hela fartygets volym av annan redare befraktas resa för resa mot summaersättning.

Befraktningsekonomen för tidsbefraktningen i vad gäller *fartygets ägare* innebär, att mot inkomsten av timecharterhyran ställas hans utgifter för fartyget — även ränta å lånat och eget kapital. Då emellertid i de allra flesta fall tidsbefraktningen omfattar endast en kort tid, någon eller några månader, ibland ännu kortare tid, förutsätter en undersökning av befraktningsekonomen, att särskilda uppgifter inhämtas beträffande denna under den tid, fartyget varit tidsbefraktat. Enär i allmänhet ingen särskild bokföring upplagts för tidsbefraktningen, utan varje fartyg har sitt konto, ha svårigheterna ansetts vara för stora att bryta ut denna gren av befraktningen. Därför hava inga uppgifter inhämtats beträffande ifrågavarande del av tidsbefraktningsekonomen. Däremot hava sådana infordrats i fråga om ekonomen för *den förhyrande parten* vid tidsbefraktning eller tidsbefraktaren, som erhåller inkomster i form av vanliga bruttofrakter och har att erlägga utgifter, förutom timecharterhyra, av ovan nämnda slag, alltså i regel rörliga driftskostnader.

Uppgiftsmaterialet till denna del av undersökningen har tillkommit på följande sätt. Först uppgjordes förteckningar över redare och deras fartyg, svenska och utländska, för vilka å formulär 3 uppgifter lämnats angående inkomst av tidsbefraktning eller erlagda timecharterhyror, varvid vederbörande anmodades att med namn och adress uppgiva vem som av ifrågavarande redare i tidsbefraktning förhyrt eller till denne uthyrt tonnage under åren 1936 och 1937. Här efter kollationerades dessa uppgifter mot varandra, varpå uppgifter inhämtades enligt formulär 3 från alla svenska redare, som tidsbefraktat svenska eller utländska fartyg, i den mån uppgifter icke redan förut inkommit. Härvid inhämtades samtidigt uppgifter — å formulärets baksida — rörande det antal dagar, vederbörande fartyg varit förhyrt, samt fartygsägarens namn och adress för ytterligare kontroll och kompletteringar.

Innan några uppgifter lämnas ur detta material, må för belysning av tidsbefraktningen såsom en form eller gren av rederirörelsen nämnas några ord om anledningen till att denna speciella form kommer till användning.

Den viktigaste anledningen härtill är, att ett tonnagebehov av tillfällig art uppkommer. Detta sker i regel av trenne orsaker. Den första och vanligaste orsaken synes vara, att en redare engagerat sig eller önskar engagera sig för ett större bortfraktningsarbete än hans egen fartygsflotta kan utföra, ofta ett engagement av spekulativ art. Den andra orsaken är, att något av redarens egna fartyg genom haveri, vid reparation, klassning eller på annat sätt försatts ur funktion och behöver ersättas. Den tredje orsaken är, att en

säsongbetonad ökning av tonnagebehovet äger rum, vilken bäst tillfredsställes genom tidsbefraktning.

Även icke redare kunna genom att tidsbefrakta fartyg besörja egna transporter eller utföra bortfraktningar åt andra. Omfattningen av denna del av svensk tidsbefraktning kan icke anges med föreliggande material, då endast svenska redare varit uppgiftspliktiga till undersökningen. Av svaren på de utsända förfrågningarna att döma synes emellertid denna tidsbefraktning icke vara av större omfattning.

Jämväl andra anledningar till tidsbefraktning än de ovan nämnda förekomma. En sådan torde vara att söka i de olika kostnaderna för sjöfartens bedrivande med olika länders tonnage, delvis sammanhängande med den sociala lagstiftningens olika krav. Då dessa krav och kostnader för fartygens drift ofta synas hava varit mindre utomlands, har det visat sig lönande att i tidsbefraktning förhyra utländskt tonnage eller till och med att pro forma försälja eget tonnage till länder med exempelvis lägre besättningshyror samt sedan åter förhyra tonnaget i tidsbefraktning.

Slutligen må nämnas, att om en redare önskar pröva den ekonomiska bärigheten av en ny linje, det kan visa sig välbetänkt att ej från början genom köp förvärva tonnage utan i stället att under någon tid erhålla sådant genom tidsbefraktning.

Efter dessa inledande anmärkningar må några uppgifter meddelas rörande tidsbefraktningens omfattning i Sverige. Först återges i nedanstående sammanställning uppgifter ur formulär 2 samt 2 A rörande svenska rederiers tidsbefraktningsinkomster åren 1936 och 1937:

	1 9 3 6	1 9 3 7
Tidsbefraktningsinkomster för	kr.	kr.
rederiaktiebolag	14 552 000	21 095 000
partrederier	234 000	491 000
rederier med enskild ägare	263 000	943 000
Summa	15 049 000	22 529 000

Dessa uppgifter motsvara de ovan ur sjöfartsstatistiken hämtade. Dock äro de här meddelade något lägre, beroende därpå att uppgifter ej föreligga för alla företag och icke för sådana rederier, som blott existerat eller utövat rederiverksamhet under ett av de nämnda två åren.

Härnäst må återges totalsummorna av bearbetningen enligt de inhämtade uppgifterna ur formulär 3, likaledes endast för företag, som rapporterat för båda de nämnda åren.

	1 9 3 6	1 9 3 7
Tidsbefraktningsinkomster för	kr.	kr.
svenska fartyg		
uthyrda till svenska redare	2 546 000	4 560 000
» » utlandet	11 430 000	15 892 000
Summa	13 976 000	20 452 000

De angivna summorna äro något mindre än de nyss meddelade ur formulär 2 och 2 A, beroende därpå att en del oegentlig tidsbefraktning utrensats

samt att tidsbefraktning till icke redare utesluts i den mån så varit möjligt, något som dock endast gäller tidsbefraktning till svenska företag.

Den svenska rederirörelsens tidsbefraktning kommer emellertid till uttryck i ovan angivna uppgifter endast för så vitt det gäller till svenska rederier betalade avgifter för tidsbefraktning av svenska fartyg. Som förut nämnts tidsbefrakta de svenska rederierna i icke ringa mån utländska fartyg, för vilka de erlägga timecharterhyra och av vilka de erhålla bruttofraktintäkter. De svenska rederiernas utgifter för dessa fartygs förhyrande i form av timecharterhyra utgjorde

År 1936	2 405 000 kr.
» 1937	5 812 000 »

I dessa belopp ingå icke timecharterhyror erlagda av icke-redare, exempelvis kolimportörer.

Det tonnage, svenskt och utländskt, som under åren 1936 och 1937 varit engagerat i tidsbefraktning för svenska rederiers räkning, anges i följande sammanställning:

	1 9 3 6			1 9 3 7		
	Antal	Död-viktston	Medel-storlek i död-viktston	Antal	Död-viktston	Medel-storlek i död-viktston
Svenska fartyg						
i svensk tidsbefraktning	82	198 694	2 423	75	188 204	2 509
i utländsk »	68	344 115	5 061	93	415 687	4 470
Summa	150	542 809	3 619	168	603 891	3 595
Utländska fartyg						
i svensk tidsbefraktning	40	118 981	2 975	72	250 171	3 475
Summa fartyg i svensk tidsbefraktning	122	317 675	2 604	147	438 375	2 982

Att antalet svenska fartyg i utländsk tidsbefraktning år 1936 är mindre och år 1937 endast relativt obetydligt större än antalet svenska fartyg i svensk tidsbefraktning, medan fartygens sammanlagda tontal är mycket större för de förra fartygen än för de senare, sammanhänger därmed, att ett betydande antal svenska tankfartyg, vilka tillhöra våra största fartyg, tidsbefraktats för utländsk räkning.

De anförda uppgifterna liksom de ovan återgivna beträffande tidsbefraktningens inkomst ge, då de jämföras med hela svenska handelsflottans storlek och fraktintäkter, vid handen, att tidsbefraktningen spelar en relativt ringa roll i svensk rederirörelse.

Då, som ovan nämnts, tidsbefraktningen i allmänhet ej avser helt år, erhåller man de bästa uppgifterna rörande befraktningsengagemanget eller

transportarbetets omfattning genom att ange det antal dödviktston-dagar, fartygen varit befraktade i denna speciella form. Uppgifter härom lämnas i följande sammanställning:

	1 000 dödviktston-dagar				Tidsbefraktningens medellängd i dagar	
	1 9 3 6		1 9 3 7		1936	1937
	Totalt	Medeltal per fartyg	Totalt	Medeltal per fartyg		
Svenska fartyg						
i svensk tidsbefraktning	16 086	196	20 834	278	81	111
i utländsk » 	65 600	965	82 323	885	191	198
Summa	81 686	545	103 157	614	150	171
Utländska fartyg						
i svensk tidsbefraktning	23 859	596	38 656	537	201	155
Summa för fartyg i svensk tidsbefraktning	39 945	327	59 490	405	126	136

Uppgifterna ge vid handen, att transportarbetet vid tidsbefraktning ökats betydligt från 1936 till 1937.

Tidsbefraktningens medellängd i dagar är minst för svenska fartyg i svensk befraktning, 81 dagar 1936 och 111 dagar 1937, och störst för utländska fartyg i svensk befraktning, 201 dagar 1936; år 1937 överträffades medeltalet för sistnämnda fartyg, 155 dagar, av de svenska fartyg, som tidsbefraktats för utländsk räkning (198 dagar). Att medeltalen för utländska fartyg äro så höga, torde sammanhånga därmed, att icke minst på grund av den svenska trampflottans tillbakagång under ett antal år ett tämligen permanent behov av utländskt tidsbefraktat tonnage förelegat för transporter i synnerhet av svensk pappersmassa, främst till västeuropeiska länder. Användningen av tidsbefraktningens formen synes vara särskilt beroende av ifrågavarande skeppningars säsongartade karaktär med en transportperiod av 7 till 9 månader för de nordliga delarna av vårt land. Att det svenska tonnage, som tidsbefraktats för utländsk räkning, äger så relativt högt medeltal för tidsbefraktningens längd i dagar, synes bero därpå, att en stor del av tonnaget, som ovan påpekats, består av tankfartyg, vilka tidsbefraktas för helt år. Medeltalen för tidsbefraktningens längd ha beräknats såsom vägda medeltal per tidsbefraktning eller riktigare per tidsbefraktat dödviktston på sådant sätt, att dödviktstondagantalet dividerats med dödviktstonnagets summa.

Det är av intresse att något närmare studera tidsbefraktningarnas längd. Först må då meddelas vissa uppgifter angående totala antalet tidsbefraktningssdagar för de olika kategorierna av befraktning. Uppgifterna återges i nedanstående tablå.

	Antal tidsbefraktningsdagar			
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	Totalt	Medeltal per fartyg	Totalt	Medeltal per fartyg
Svenska fartyg				
i svensk tidsbefraktning	6 350	77	7 629	102
i utländsk 	9 917	146	14 922	160
Summa	16 267	108	22 551	134
Utländska fartyg i svensk tidsbefraktning	6 751	169	10 425	145
Summa för fartyg i svensk tidsbefraktning	13 101	107	18 054	123

I denna tablå återgivna medeltal äro enkla sådana, vilka ligga avsevärt under motsvarande beträffande tidsbefraktnings längd i dagar i föregående tablå, där medeltalen äro vägda och sålunda ge de större fartygen, som också i regel äro tidsbefraktade under längre tid, en större vikt i beräkningen.

Det är även av intresse att granska, hur tidsbefraktningen fördelar sig på olika antal dagar. En sammanställning av uppgifter härom återges i följande tablå:

Tidsbefraktnings längd med fördelning på olika tidsperioder åren 1936 och 1937.

Antal dagar	Svenska fartyg i svensk tidsbefraktning		Svenska fartyg i utländsk tidsbefraktning		Utländska fartyg i svensk tidsbefraktning	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937
— 30	24	25	14	12	10	16
31— 60	24	14	9	12	3	13
61— 90	16	11	11	12	4	7
91—120	4	4	5	14	3	5
121—150	1	2	10	11	3	2
151—180	2	3	—	1	1	2
181—210	2	3	1	1	1	9
211—240	4	3	—	2	2	1
241—270	3	2	1	2	1	1
271—300	—	2	1	3	—	2
301—330	1	1	2	5	1	—
331—360	—	1	6	13	1	2
361—366	1	4	8	5	10	12
Summa	82	75	68	93	40	72

Tablåen visar, att en mycket stor spridning förekommer med avseende å tidsbefraktnings längd. I själva verket är spänningen så stor som mellan

Tabell 48. Driftsinkomster och driftskostnader år 1936 för 82 svenska fartyg om 127 874 bruttoton och 198 694 dödsviktston, tidsbefraktade av svenska redare.

Driftsinkomster:	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	3 965	56.4
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	1 655	23.6
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	1 256	17.9
4. för passagerare- och postbefordran	72	1.0
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	52	0.7
Lastnings- och lossningsbidrag	26	0.4
Summa driftsinkomster	7 026	100.0
Summa	7 026	
Driftskostnader:		
Övertidsersättning till besättning och befäl	27	0.4
Kol och olja, inklusive smörjmedel	744	10.7
Övriga skeppsförnödenheter	9	0.1
Skeppsumgälder	1 446	20.7
Lastnings- och lossningskostnader	1 936	27.7
Assuranspremier	8	0.1
Kommissionsarvoden	221	3.2
Genomgångsfrakter	6	0.1
Timecharterhyror	2 546	36.5
Övriga	33	0.5
Summa driftskostnader	6 976	100.0
Driftsöverskott ¹	50	
Summa	7 026	

3 och 366 dagar. De flesta tidsbefraktningar äga en längd av 2—3 månader, något som i viss mån markerar, att de fylla ett tillfälligt transportbehov och ofta innebära ett spekulativt moment. Emellertid är det ett ganska stort antal tidsbefraktningar av svenska fartyg i utländsk befraktning, som omfattar 10—12 månader. Flertalet av dessa gäller tankfartyg. Även för utländska fartyg i svensk tidsbefraktning är antalet befraktningar avseende ett helt år eller närmare ett år betydande. Det är härvid främst fråga om befraktning för pappersmassetransporter. För sådant ändamål ha även tidsbefraktats fartyg för kortare tid.

Beträffande *tidsbefraktningens ekonomi* föreligga uppgifter rörande driftsinkomster och driftsutgifter för *dels* svenska fartyg, som förhyrts av svensk redare, enligt uppgifter från befraktaren, *dels* utländska fartyg, som förhyrts av svensk redare, likaledes enligt uppgifter från dessas befraktare.

Vad först angår ekonomin för *svenska fartyg, som förhyrts av svenska redare*, lämnas i tabellerna 48 och 49 sammanställningar över deras driftsinkomster och driftskostnader åren 1936 och 1937.

¹ Saldo av driftsöverskott 365 000 kr. och driftsunderskott 315 000 kr.

Tabell 49. Driftsinkomster och driftskostnader år 1937 för 75 svenska fartyg om 118 419 bruttoton och 188 204 dödsviktston, tidsbefraktade av svenska redare.

Driftsinkomster:	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofrakter:		
a) i utrikes fart		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	4 825	44·3
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	2 505	23·0
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	3 441	31·6
4. för passagerare- och postbefordran	7	0·1
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	55	0·5
Lastnings- och lossningsbidrag	57	0·5
Summa driftsinkomster	10 890	100·0
Summa	10 890	
Driftskostnader:		
Övertidsersättning till besättning och befäl	40	0·4
Kol och olja, inklusive smörjmedel	1 060	9·8
Övriga skeppsförnödenheter	19	0·2
Skeppsumgälder	1 856	17·1
Lastnings- och lossningskostnader	2 669	24·7
Assuranspremier	62	0·6
Kommissionsarvoden	486	4·5
Genomgångsfrakter	19	0·2
Timecharterhyror	4 560	42·1
Övriga	44	0·4
Summa driftskostnader	10 815	100·0
Driftsöverskott ¹	75	
Summa	10 890	

Av tabellerna framgår bl. a., att bruttofraktinkomsten täcker kostnaderna, bland vilka de största äro timecharterhyra, lastnings- och lossningskostnader samt kostnader för drivmedel — kol, olja och smörjmedel. Kommissionsarvoden äro en mindre post och ännu mindre äro övertidsersättningar — besättningshyrorna betalas av fartygsägaren — och diverse småposter, som förekomma ibland. Driftsöverskottet är ganska litet, år 1936 50 000 kr. på ett inkomstbelopp å 7·03 milj. kr. och år 1937 75 000 kr. på ett inkomstbelopp å 10·53 milj. kr. Driftsöverskottet utgör också saldo av överskott och underskott å ganska stora belopp: 1936 365 000 respektive 315 000 kr. och 1937 713 000 respektive 638 000 kr. Timecharterhyran synes sålunda i regel vara avvägd på sådant sätt, att utsikterna äro ungefär lika stora till förlust som till vinst på tidsbefraktningen och i båda fallen av relativt ringa storlek.

Svenska fartygs tidsbefraktning av svenska redare omfattar fartyg i många olika slags fart, såväl linje- och kontrakts- som trampfart, samt i ett flertal geografiska farter. En översikt över fartygsengagemanget i desamma lämnas i efterföljande sammanställning:

¹ Saldo av driftsöverskott 713 000 kr. och driftsunderskott 638 000 kr.

Svenska fartyg, tidsbefraktade av svenska redare åren 1936 och 1937 och sysselsatta i olika fart.

	1 9 3 6			1 9 3 7		
	Antal fartyg	Dödviktston	1 000 dödviktston-dagar	Antal fartyg	Dödviktston	1 000 dödviktston-dagar
<i>Fartyg i trampfart</i>						
i nordsjöfart	20	48 172	5 728	15	42 255	6 420
i östersjöfart	—	—	—	1	535	146
i kustfart	2	3 550	59	—	—	—
Summa	22	51 722	5 787	16	42 790	6 566
<i>Fartyg i kontraktsfart</i>						
i oceanfart	3	14 900	626	2	8 400	796
i nordsjöfart	28	73 480	5 624	18	50 250	3 492
i östersjöfart	1	2 450	221	2	3 550	746
Summa	32	90 830	6 471	22	62 200	5 034
<i>Fartyg i linjefart</i>						
i oceanfart	—	—	—	1	4 741	422
i annan europeisk fart .	8	24 650	1 683	12	36 105	5 379
i nordsjöfart	12	26 802	1 828	20	37 858	3 109
i östersjöfart	7	4 430	288	3	4 250	304
i kanalfart	1	260	29	1	260	20
Summa	28	56 142	3 828	37	83 214	9 234
Totalsumma	82	198 694	16 086	75	188 204	20 834

Av tabblån framgår, att det mesta tidsbefraktade tonnaget är engagerat i kontraktsfart i nordsjöfart, medan det största transportarbetet uttryckt i dödviktstondagar uppvisas av fartygen i trampfart i nordsjöfart. Att stora variationer kunna förekomma från ett år till det följande, visas bl. a. av att antalet dödviktstondagar ökats för fartyg i linjefart i annan europeisk fart från 1 683 000 1936 till 5 379 000 1937. Här är det ej fråga om endast en tonnageökning utan även om en ökning i den genomsnittliga befraktnings-tiden. Anmärkningsvärd är också ökningen i antalet dödviktstondagar för trampfarten i nordsjöfart från 1936 till 1937, trots att det i denna fart sysselsatta tidsbefraktade tonnaget minskades avsevärt. Även i detta fall har den genomsnittliga befraktnings-tiden ökat.

Tabblån visar också, att linjefarten har ett betydande behov av tidsbefraktning. I själva verket var siffran för densammas dödviktstondagar år 1937 större än kontrakts- och trampfartens motsvarande siffra.

Uppgiftsmaterial föreligger också beträffande tidsbefraktningsens ekonomi från en annan gren, nämligen för *utländska fartyg, tidsbefraktade av svenska redare*. I efterföljande tabeller, nr 50 och 51, lämnas uppgifter över dessa fartygs driftsinkomster och driftskostnader åren 1936 och 1937.

Tabellerna ge vid handen, att bruttofraktintäkterna av ifrågavarande tidsbefraktning rörelse inklusive vissa inkomster av ett par fartygs uthyrande under tidsbefraktningstiden väl förslå att täcka driftsutgifterna. Ett större driftsöverskott har uppstått, år 1936 å 458 000 kr. och år 1937 å 284 000 kr. Detta utgör saldo för 1936 av driftsöverskott å 524 000 kr. och driftsunderskott å 66 000 kr. samt för 1937 av driftsöverskott å 1 036 000 kr. och driftsunderskott å 752 000 kr. Bruttoinkomsten utgjorde 1936 7·62 milj. kr. och 1937 14·19 milj. kr. Tidsbefraktning av utländskt tonnage synes sålunda ha varit mera lönande än tidsbefraktning av svenskt. Beträffande orsaken härtill skall i det följande lämnas viss belysning.

Först må emellertid lämnas en översikt över de av svenska redare tidsbefraktade utländska fartygens huvudsakliga sysselsättning på olika verksamhetsfält och i skilda geografiska farter. I nedanstående tablå återges en sammanställning häröver för åren 1936 och 1937.

Utländska fartyg, tidsbefraktade av svenska redare åren 1936 och 1937 och sysselsatta i olika farter.

	1 9 3 6			1 9 3 7		
	Antal fartyg	Dödviktston	1 000 dödviktston-dagar	Antal fartyg	Dödviktston	1 000 dödviktston-dagar
<i>Fartyg i trampfart</i>						
i oceanfart	—	—	—	1	6 450	2 354
i nordsjöfart	4	13 012	2 737	16	82 262	12 894
i östersjöfart	1	1 530	216	1	1 530	173
Summa	5	14 542	2 953	18	90 242	15 421
<i>Fartyg i kontraktsfart</i>						
i oceanfart	3	18 450	4 662	2	12 000	4 380
i nordsjöfart	25	75 587	15 807	41	124 017	16 150
Summa	28	94 037	20 469	43	136 017	20 530
<i>Fartyg i linjefart</i>						
i oceanfart	—	—	—	1	7 935	960
i annan europeisk fart..	2	3 620	83	3	7 165	853
i nordsjöfart	4	6 032	338	6	7 862	816
i östersjöfart	1	750	16	1	950	76
Summa	7	10 402	437	11	23 912	2 705
Totalsumma	40	118 981	23 859	72	250 171	38 656

Tablå utvisar, att kontraktsfarten och trampfarten i nordsjöfart samt kontraktsfarten i oceanfart utgöra de förnämsta sysselsättningsområdena för de av svenska redare tidsbefraktade utländska fartygen. Själva transportarbetet uttryckt i antalet dödviktstondagar är störst för kontraktsfarten i nordsjöfart. 1937 visar emellertid trampfarten i nordsjöfart en mycket stark

Tabell 50. Driftsinkomster och driftskostnader år 1936 för 40 utländska fartyg om 118 981 dödviktston, tidsbefraktade av svenska redare.

Driftsinkomster:	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofrakter i utrikes fart		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	1 984	26·1
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	4 193	55·0
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	1 288	16·9
4. för passagerare- och postbefordran	1	0·0
I tidsbefraktning har intjänts	152	2·0
Summa driftsinkomster	7 618	100·0
Summa	7 618	
Driftskostnader:		
Övertidsersättning till besättning och befäl	9	0·1
Kol och olja, inklusive smörjmedel	882	12·3
Övriga skeppsförnödenheter	2	0·0
Skeppsumgälder	1 605	22·4
Lastnings- och lossningskostnader	1 987	27·8
Assuranspremier	53	0·8
Kommissionsarvoden	157	2·2
Genomgångsfrakter	0	0·0
Timecharterhyra	2 405	33·6
Övriga	60	0·8
Summa driftskostnader	7 160	100·0
Driftsöverskott ¹	458	
Summa	7 618	

ökning, vilken höjer dess siffra till över två tredjedelar av nyssnämnda fartgrupps. Även uppgifterna för de svenska fartygens tidsbefraktning av svenska redare gåvo vid handen, att vi här ägde de viktigaste engagemangen för tidsbefraktning. Att härvid pappersmassetransporterna spela en betydande roll är uppenbart.

Det kunde vara av intresse att närmare undersöka transportarbetet och tidsbefraktningens längd samt dess karaktär av hjälpmedel för att bemästra en tillfällig toppbelastning av trafiken eller för att fylla ett mera säsongmässigt eller permanent behov. Likaså vore det otvivelaktigt intressant att undersöka inkomsterna och kostnaderna av skilda slag per dödviktston i olika farter etc. Men några sådana undersökningar komma här ej att göras. För att de skulle få en reell innebörd, borde de nämligen utföras under hänsynstagande jämväl till lastens mängd och art, och några uppgifter av detta slag föreligga icke i så komplett skick, att de kunna begagnas för ändamålet.

I stället skola några uppgifter lämnas, vilka belysa den ovan berörda frågan om ekonomin beträffande tidsbefraktning av svenskt och utländskt tonnage samt ge ett bidrag till betalningsbalansfrågan och till lösningen av ett mera statistiskt spörsmål angående omräkning i sjöfartsstatistiken av timecharterhyresinkomster (tidsbefraktningssavgifter) till bruttofrakter.

¹ Saldo av driftsöverskott 524 000 kr. och driftsunderskott 66 000 kr.

Tabell 51. Driftsinkomster och driftskostnader år 1937 för 72 utländska fartyg om 250 171 dödsviktston, tidsbefraktade av svenska redare.

Driftsinkomster:	1 000 kr.	%
Intjänta bruttofrakter i utrikes fart		
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	3 845	27·1
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	5 395	38·0
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	4 334	30·5
I tidsbefraktning har intjänts	618	4·4
Summa driftsinkomster	14 192	100·0
Summa	14 192	
Driftskostnader:		
Övertidsersättning till besättning och befäl	52	0·4
Kol och olja, inklusive smörjmedel	1 583	11·4
Övriga skeppsförnödenheter	12	0·1
Skeppsumgälder	2 516	18·1
Lastnings- och lossningskostnader	3 317	23·8
Assuranspremier	134	1·0
Kommissionsarvoden	342	2·4
Genomgångsfrakter	30	0·2
Timecharterhyra	5 812	41·8
Övriga	110	0·8
Summa driftskostnader	13 908	100·0
Driftsöverskott ¹	284	
Summa	14 192	

I efterföljande tabeller 52 och 53 lämnas uppgifter över *svenska fartyg i utländsk tidsbefraktning och utländska fartyg i svensk tidsbefraktning* åren 1936 och 1937 med fördelning av fartygen, deras kapacitet och transportarbete samt för tidsbefraktningen utgående timecharterhyra på förhyrande länder i fråga om svenska fartyg och uthyrande länder i fråga om utländska fartyg.

Av tabellerna framgår bl. a., att medan det svenska tonnaget tidsbefraktas till övervägande del till Förenta Staterna och England, så härstammar det utländska tonnaget, som tidsbefraktas av svenska redare, mest från Finland, vilket lands fartyg utföra det vida övervägande transportarbetet. Detta synes visa, vad ovan antytts, att tonnaget söker sig i tidsbefraktning till länder med höga kostnader och strängare lagstiftningskrav av skilda slag från länder med mindre höga kostnader och mindre dylika krav. Det är ett allmänt känt förhållande, att Förenta Staterna och England äro de länder, som ha de högsta driftskostnaderna för fartyg, varför det är naturligt, att svenska fartyg tidsbefraktas av redare i dessa länder. Det är också allmänt känt, att Finland samt Estland och Lettland haft mycket låga driftskostnader för fartyg, något som gör det givet, att dessa länders fartyg skola vara eftersökta i Sverige. Det är också här ifrågavarande förhållanden som utgöra förklaring till att de utländska, av svenska redare tidsbefraktade far-

¹ Saldo av driftsöverskott 1 036 000 kr. och driftsunderskott 752 000 kr.

Tabell 52. Svenska fartyg i utländsk tidsbefraktning åren 1936 och 1937.

Det förhyrande landet	1 9 3 6					1 9 3 7				
	Antal fartyg	Död-vikts-ton	1 000 död-vikts-ton-dagar	Time-char-ter-hyra 1 000 kr.	Medel-tal dagar	Antal fartyg	Död-vikts-ton	1 000 död-vikts-ton-dagar	Time-char-ter-hyra 1 000 kr.	Medel-tal dagar
Argentina	1	5 820	2 078	223	357	2	9 255	1 964	330	212
Belgien	1	1 425	23	7	16	1	1 425	240	22	168
Canada	1	6 325	209	27	33	3	16 585	3 612	795	218
Chile	—	—	—	—	—	1	3 315	103	56	31
Danmark	1	6 825	614	24	90	1	120	12	11	100
England	26	85 248	19 373	3 708	227	26	108 188	28 395	5 789	262
Frankrike	1	4 300	340	51	79	3	8 900	1 801	382	202
Holland	2	1 500	549	146	366	4	8 870	962	298	108
Island	1	525	16	6	30	—	—	—	—	—
Japan	1	14 255	5 217	662	366	1	14 255	5 203	837	365
Norge	1	8 235	741	60	90	22	73 441	12 378	1 974	169
Polen	3	4 490	390	138	87	6	15 460	2 082	522	135
Spanien	1	2 500	165	32	66	—	—	—	—	—
Förenta Staterna ..	28	202 667	35 885	6 346	177	23	155 873	25 571	4 876	164
Summa	68	344 115	65 600	11 430	191	93	415 687	82 323	15 892	198

Tabell 53. Utländska fartyg i svensk tidsbefraktning åren 1936 och 1937.

Det uthyrande landet	1 9 3 6					1 9 3 7				
	Antal fartyg	Död-vikts-ton	1 000 död-vikts-ton-dagar	Time-char-ter-hyra 1 000 kr.	Medel-tal dagar	Antal fartyg	Död-vikts-ton	1 000 död-vikts-ton-dagar	Time-char-ter-hyra 1 000 kr.	Medel-tal dagar
Danmark	1	2 400	57	11	24	2	5 887	209	34	36
England	—	—	—	—	—	2	11 835	1 019	301	86
Estland	4	7 950	2 850	329	358	4	7 950	1 943	264	244
Finland	23	85 525	18 745	1 740	219	26	104 170	23 928	2 936	230
Frankrike	—	—	—	—	—	1	3 180	41	15	13
Lettland	—	—	—	—	—	5	29 265	3 823	597	131
Norge	10	19 350	1 960	286	101	28	71 908	6 915	1 535	96
Tyskland	2	3 756	247	39	66	4	15 976	778	130	49
Summa	40	118 981	23 859	2 405	201	72	250 171	38 656	5 812	155

tygen ge större nettovinst eller utsikt till sådan än de av svenska redare tidsbefraktade svenska fartygen.

Det kan måhända synas egendomligt, att Norge förekommer i tredje rummet bland länder, som förhyrde svenska fartyg 1937, samtidigt som det intar andra rummet bland de länder, som hyrde ut tonnage till Sverige. Tonnaget är av samma storleksordning men transportarbetet i förra fallet nästan dubbelt så stort som i det senare. Förklaringen härtill torde vara följande. Det norska tonnaget anses äga billigare kostnader än det svenska. Därför är det naturligt, att svenska redare tidsbefrakta norska fartyg. Tidsbefraktning är dessutom mycket vanlig för norska fartyg. Däremot kan det synas förvånande, att svenskt tonnage tidsbefraktas i betydande utsträckning av norska redare. Enligt vad man på skeppsmäklarehåll meddelat, beror detta därpå, att norska redare och mäklare driva sin rörelse i hög grad spekulativt, och då 1936—1937 innebar en betydande konjunkturförbättring med stigande frakter och transporter, ha de under dessa förhållanden i spekulationsssyfte timechartrat svenskt tonnage, något som eljest under vanliga förhållanden knappast förekommer. Det bör i anslutning härtill nämnas, att flera länder uppvisa ett eller annat fartyg tidsbefraktat både till Sverige och från Sverige, något som också synes få tillskrivas konjunkturspekulation eller mera tillfälliga omständigheter.

Vad beträffar frågan om sjöfartens inflytande på *betalningsbalansen*, ha i »Den svenska sjöfartsnäringen. Statistisk-ekonomisk undersökning verkställd av Kommerskollegium» (tryckt 1936) lämnats uppgifter rörande svenska rederiers utgifter i Sverige och utlandet år 1933, på grundval av vilka beräkningar kunnat göras över den del av de i utrikes fart av svenska handelsflottan intjänta bruttointäkterna av frakter och timecharterhyror, som stannar i utlandet såsom utgifter för kol, olja, lossnings- och lastningskostnader, hamnavgifter m. m., samt huru mycket som går till Sverige. Det har genom en norsk undersökning¹ visat sig sannolikt, att under senare år ej så stor del av bruttointäkterna gått till utlandet. Men bortsett härifrån liksom från den omständigheten, att timecharterinkomsten varierar starkt under olika år, något som uppenbarligen i viss mån inverkar på inkomster nas fördelning mellan Sverige och utlandet, är det ett annat förhållande beträffande sjöfartens inflytande på *betalningsbalansen*, vilket hittills icke erhållit statistisk belysning. Beräkningarna över handelsbalansen gentemot utlandet utgå från siffrorna över utrikeshandeln, vilka som bekant anges cif svenska gränsen för importen och fob densamma för exporten. Detta innebär, att man räknar som om hela importen gått på utländska kölar, medan i exporten ej ingå några som helst frakter utanför landets gräns. Ur *betalningsbalanssynpunkt* har därför korrigering av handelsbalansens siffror gjorts genom att man som ingående betalningar till landet räknat svenska fartygs inkomster i utrikes fart efter avdrag av deras utgifter i utlandet.

¹ Norske Skip i utenriksfart 1937. Norges offisielle statistikk IX. 177 Utgitt av Det Statistiske Sentralbyrå, Oslo 1939, sid. 21.

Man har i den årliga sjöfartsstatistiken uppgifter över svenska handelsflottans i utrikes fart intjänata bruttofrakter och timecharterinkomster men har icke ägt några uppgifter angående svenska rederiers inkomster av bruttofrakter på tidsbefraktade utländska fartyg liksom ej heller om deras utgifter till utlandet i form av timecharterhyror, vilka också böra ingå som poster i betalningsbalansen. Nu ha i förevarande undersökning dylika uppgifter framlagts, vilka visa, att bruttofrakter intjänade av svenska rederier på tidsbefraktning av utländska fartyg utgjorde år 1936 7·47 milj. och 1937 13·57 milj. kr. samt att till utlandet för dessa fartyg erlagts i timecharterhyror 1936 2·41 och 1937 5·81 milj. kr. Man känner icke, i vad mån övriga utgifter gått till utlandet eller stannat i Sverige. Man kan därför endast uppskattningsvis beräkna de belopp, som i förevarande fall skulle komma Sverige till godo. Någon sådan beräkning skall här icke göras. Emellertid är i detta sammanhang av intresse, att för svenska fartyg i utländsk tidsbefraktning under åren 1936 och 1937 erlagts flera gånger så mycket i timecharterhyror till Sverige (11·43 respektive 15·89 milj. kr.) som för utländska fartyg i svensk tidsbefraktning utgivits från svensk sida (2·41 respektive 5·81 milj. kr.). Detta, som först måhända förefaller överraskande, beror till största delen därpå, att svenska tankfartyg i betydande mån varit sysselsatta i utländsk tidsbefraktning, varvid i timecharterhyror erhållits för år 1936 7·86 och för år 1937 9·56 milj. kr.

I den svenska *sjöfartsstatistiken* hållas handelsflottans inkomster av bruttofrakter och tidsbefraktningssavgifter strängt isär, då de utgöra ersättning för väsentligt olika prestationer. Såsom ovan nämnts betalar i sistnämnda fall det uthyrande rederiet i regel endast de med fartygets drift förenade fasta kostnaderna — de rörliga betalas av befraktaren — medan rederiet vid vanlig befraktning mot fraktersättning svarar för samtliga kostnader, såväl de fasta som de rörliga. Man har därför ansett sig icke kunna summera dessa två jämförbara storheter.

I norsk statistik har man — måhända i viss mån med hänsyn till att tidsbefraktningen för norskt tonnage både absolut och relativt är av mycket större betydelse än för svenskt — i stället valt den metoden att omräkna timecharterhyrorna till bruttofrakter. Av brist på uppgiftsmaterial har man i Sverige hittills icke kunnat tillämpa en sådan metod. Då emellertid nu sådant föreligger, skall här ett försök göras att erhålla ett samlat uttryck för svenska handelsflottans eller rederirörelsens fraktintäkter.

Först bör då framhållas, att spørsmålet sönderfaller i två sådana: den svenska handelsflottans fraktintäkter samt den svenska rederirörelsens fraktintäkter. Vad det förstnämnda angår, erfordras en omräkning av de tidsbefraktningssavgifter, som erhållas genom uthyrning av svenska fartyg dels inom Sverige, dels till utlandet. Material föreligger i fråga om svenska fartygs uthyrning inom Sverige, där en direkt jämförelse kan göras mellan intjänata bruttofrakter och erlagda tidsbefraktningssavgifter. Beträffande svenska fartygs uthyrning till utlandet finnes emellertid icke sådant material. För övrigt gäller det i detta fall visserligen av svenska fartyg intjänata tidsbefraktningss-

avgifter eller bruttofrakter, av vilka dock de sistnämnda icke komma Sverige till godo. Men avser frågan att få ett uttryck för den svenska handelsflottans bruttofraktintäkter, oavsett till vilka dessa intäkter gå, synes man med ledning av antingen nyssnämnda material eller det, som föreligger beträffande utländska fartygs tidsbefraktning av svenska rederier, kunna göra en omräkning även av de tidsbefraktningssinkomster, som intjänats av svenska fartyg i utländsk timecharter, till bruttofrakter. Härigenom erhåller man ett samlat uttryck för svenska handelsflottans fraktintäkter.

Gäller åter frågan om den svenska rederirörelsens fraktintäkter, så kan man icke erhålla ett enda och på lika grund uppbyggt uttryck för dessa. De timecharterhyror, som intjänats vid tidsbefraktning av svenska fartyg till andra svenska redare, kunna och böra givetvis omräknas i bruttofrakter, enär ju dessa komma svensk rederinäring till godo. Även nyssberörda timecharterhyror utgöra inkomst för denna näring. I fråga om det svenska tonnage, som tidsbefraktats till utlandet, är det däremot endast timecharterhyrorna, som erläggas till svenska rederier. Någon omräkning av beloppen för dessa till bruttofrakter kan alltså i detta fall icke komma i fråga. Däremot har man att räkna med ännu en post, nämligen bruttofraktintäkten av de utav svenska redare tidsbefraktade utländska fartygen. Man bör dock hålla i minnet, att dessa bruttofraktintäkter äro lika litet jämförbara med de svenska fartygens egna bruttofraktintäkter som dessa äro det med timecharterhyressinkomsten. Den svenska rederirörelsens fraktinkomster kunna icke omvandlas i bruttofrakter, utan de bestå av sådana samt tidsbefraktningssavgifter. I detta fall synes man dock icke böra hysa betänkligheter mot att sammanslå intäkterna till en summa.

Förhållandet mellan bruttofrakter och timecharterhyror belyses av följande uppgifter:

	Bruttofrakter	Timecharterhyror	Summa bruttofrakter divid. med summa timecharterhyror
	Milj. kr.	Milj. kr.	
Svenska fartyg i svensk tidsbefraktning 1936	7·00	2·55	2·75
1937	10·83	4·56	2·38
Utländska fartyg i svensk tidsbefraktning 1936	7·47	2·41	3·10
1937	13·57	5·81	2·34

Ovanstående uppgifter utvisa, att ganska stora olikheter förefinnas i förhållandet mellan bruttofraktintäkt och timecharterhyra ej blott mellan olika år utan även mellan svenska och utländska fartyg i svensk tidsbefraktning. Det är anmärkningsvärt, att frakstegringen 1936—1937 medfört icke ökning utan minskning i relationen mellan bruttofrakter och timecharterhyra. Timecharterhyressatserna stego alltså mera än fraktraterna. Det är också i ögonen fallande, att relationstalet mellan bruttofrakter och timecharterhyror år 1937 är ungefär detsamma för svenska som för utländska fartyg. Huruvida detta beror av en tillfällighet eller ej, kan ej avgöras, lika litet som frågan huruvida timecharterhyran vid stigande eller toppkonjunktur stiger starkare än de vanliga fraktraterna.

De relativt stora, här ovan framhållna skillnaderna synas peka därhän, att man icke kan komma längre än till ett tämligen grovt avrundat relationstal mellan bruttofrakter och timecharterhyror. De förra äro i genomsnitt ungefär 2·5 gånger så höga som de senare. För att man skall kunna avgöra, huruvida man kan med tillbörlig tillförlitlighet använda detta evalveringstal, synes man dock, om möjligt, böra komplettera undersökningsmaterialet beträffande ett depressionsår sådant som något av åren 1931—1933.

Går man emellertid ut ifrån det nyssnämnda evalveringstalet och tillämpar det på hela summan för de utav svenska handelsflottan enligt sjöfartsstatistiken intjänata tidsbefraktningssavgifter — år 1936 16·25 milj. och år 1937 23·53 milj. kr. — skulle mot dessa belopp svara bruttofrakter av respektive 40·65 och 58·83 milj. kr. Svenska handelsflottans totala intjänata bruttofraktsumma skulle med tillägg av i nämnda statistik redovisade bruttofraktbelopp, respektive 294·57 och 357·83 milj. kr., härigenom utgöra för år 1936 335 milj. och för år 1937 417 milj. kr., vilka belopp få anses vara uttryck för handelsflottans samlade bruttofraktintäkter, oavsett till vilka dessa intäkter gå.

Den svenska rederirörelsens totala fraktintäkter bestå först av *bruttofrakter*, nämligen dels av de i sjöfartsstatistiken redovisade ovan meddelade bruttofrakterna — för år 1936 294·57 milj. och för år 1937 357·83 milj. kr. — dels av i förevarande undersökning framkomna belopp av bruttofrakter intjänade av svenska fartyg uthyrda inom landet — respektive 7·00 och 10·83 milj. kr. — dels slutligen av i undersökningen redovisade bruttofrakter av utländska fartyg i svensk tidsbefraktning — respektive 7·47 och 13·57 milj. kr. — eller summa bruttofrakter för år 1936 309·04 milj. och för år 1937 382·23 milj. kr.; härtill komma *tidsbefraktningssavgifter* i sjöfartsstatistiken redovisade — för år 1936 16·26 milj. och för år 1937 23·53 milj. kr. — varifrån böra dragas tidsbefraktningssavgifterna för svenska fartyg i svensk tidsbefraktning — 2·55 respektive 4·56 milj. kr. — för vilka fartyg i denna undersökning i stället redovisats bruttofrakter intjänade av de tidsbefraktande svenska redarna, och slutligen bör tilläggas tidsbefraktningssinkomsten av återbefraktning utav utländska fartyg, som tidsbefraktats av svenska redare, uppgående till 0·15 milj. kr. 1936 och 0·62 milj. kr. 1937, eller summa tidsbefraktningssavgifter för år 1936 13·86 och för år 1937 19·59 milj. kr. De totala fraktintäkterna för svensk rederirörelse utgjorde alltså för år 1936 omkring 323 milj. och för år 1937 402 milj. kr.

KAPITEL XI.

Driftsinkomster och driftsutgifter för fartyg inom skilda sjöfartsgrenar och olika geografisk fart.

I föregående kapitel ha vissa uppgifter lämnats angående den svenska sjöfartsnäringsens olika företagsformer — rederiaktiebolag, partrederier och rederier med enskild ägare — samt dess skilda verksamhetsformer — trampfart, kontraktsfart, tankfart och linjefart samt lokalfart, som ju är ett slags linjefart — vartill ansluter sig ett speciellt slag, nämligen tidsbefraktning. Hittills har framställningen byggt på uppgifter enligt formulären 1 och 2 med *rederierna* såsom enheter, bortsett från vissa uppgifter angående tankfartygens driftsinkomster och driftsutgifter samt redogörelsen för tidsbefraktningen, vilken grundar sig på uppgifter enligt formulär 3. De uppgifter, som lämnats angående tonnageengagemanget, investerat kapital, tillgångar och skulder, inkomster och utgifter samt räntabiliteten inom olika geografisk fart, ha också — med nyssnämnda undantag — hänfört sig till rederierna såsom enheter. Nu förhåller det sig emellertid som bekant så, att ett och samma rederi kan ha fartyg sysselsatta i mycket olika fart. Som exempel kan nämnas Stockholms Rederiaktiebolag Svea, som äger fartyg i svensk kustfart såväl passagerare- som lastfartyg och såväl i linjefart som trampfart, vidare i östersjöfart och i nordsjöfart samt i oceanfart och därtill i tankfart. Detta rederi har därför icke kunnat inordnas i någon geografisk fartgrupp.

Uppgifter ha emellertid även inhämtats enligt formulär 3 (se bilaga 4) beträffande driftsinkomster och driftsutgifter för varje *fartyg*, varigenom en möjlighet ges att få mera renodlade uppgifter för varje geografisk fart inom sjöfartens olika verksamhetsformer. Visserligen kan också ett fartyg under olika delar av ett år vara sysselsatt inom olika geografisk fart liksom inom skilda slag av verksamhet inom sjöfarten. Men väsentligt större möjligheter föreligga att riktigt klassificera ett fartyg med hänsyn till dess huvudsakliga sysselsättning än ett rederi, varför en summering av uppgifterna för alla fartyg inom en geografisk fart av en särskild sjöfartsgren eller verksamhetsform bör ge ett ganska riktigt uttryck för förhållandena inom detta område av sjöfarten eller rederiverksamheten.

Innan en närmare redogörelse lämnats för uppgiftsmaterialets tillkomst, granskning och bearbetning, må såsom en inledning till förevarande kapitel

lämnas en översikt över vår handelsflottas engagemang inom skilda sjöfartsgrenar och olika geografisk fart vid 1937 års slut. I början av kap. II har en tablå återgivits med uppdelning av handelsflottan på olika verksamhetsformer. I tabell 54 lämnas en uppställning utgörande en kombination av verksamhetsform, företagsform och geografisk fart. En sammanfattning av ifrågavarande uppgifter i vad gäller olika geografisk fart lämnas i nedanstående tablå.

Den svenska handelsflottans fördelning på olika geografisk fart år 1937.

	Antal	Brutto- ton	%	Död- viktston	%
Lokalfart	155	24 035	1·6	11 218	0·5
Inre fart	145	10 320	0·7	13 917	0·6
Kanalfart	146	18 400	1·2	24 461	1·1
Kustfart	236	53 022	3·5	58 984	2·6
Östersjöfart	433	94 354	6·2	124 274	5·5
Nordsjöfart	376	585 825	38·5	879 510	39·0
Annan europeisk fart	46	80 261	5·3	141 353	6·3
Oceanfart	129	654 136	43·0	1 003 093	44·4
Summa	1 666	1 520 353	100·0	2 256 810	100·0

Tablåen visar, att 44 % av handelsflottans dödviktstonnage var sysselsatt i oceanfart, 39 % i nordsjöfart, 6 % i annan europeisk fart, 5·5 % i östersjöfart, 2·6 % i kustfart och resten i kanal-, inre och lokalfart.

Tabell 54 ger upplysning om att det mesta tonnaget, 550 000 dödviktston för 231 fartyg, var sysselsatt i trampfart i nordsjöfart, samt att lika stort dödviktstontal för 72 fartyg, var engagerat i linjefart i oceanfart. Dessa tvenne områden äro den svenska handelsflottans förnämsta verksamhetsfält. Att trampfarten i nordsjöfart är så omfattande sammanhänger med den stora betydelse, som vår export av trävaror och pappersmassa, järnmalm m. m. till nordsjöländerna och vår import av stenkol och koks, gödningsmedel m. m. därifrån äger. Linjefartens i oceanfart omfattning visar resultatet av de strävanden, som sedan 1900-talets början pågått att utveckla svenska reguljära linjeförbindelser och svensk handel på transoceana länder. I tredje rummet kommer, anmärkningsvärt nog, med 209 000 ton för 73 fartyg kontraktsfart i nordsjöfart, främst beroende på exporten av pappersmassa men också av andra varor samt returlaster av de största importvarorna. I fjärde rummet kommer tankfart i oceanfart med 15 fartyg om 192 000 dödviktston. Denna fart har på senare år fått starkt ökad betydelse. I femte rummet kommer trampfart i oceanfart med 29 fartyg om 166 000 dödviktston och i sjätte rummet linjefart i nordsjöfart med 64 fartyg om 114 000 ton. Sedan kommer kontraktsfart i oceanfart (13 fartyg om 95 000 ton), främst beroende på den stora massaexporten, trampfart i östersjöfart (391 fartyg om 95 000 ton) huvudsakligen uppbyggd på kolimport, linjefart i annan europeisk fart (30 fartyg om 92 000 ton) uppbyggd på export av trävaror, pappersmassa, papper, järn och stål etc. samt import av frukt och vin, marmor, svavel, koksalt m. m.

Tab. 54. Den svenska handelsflottans fördelning år 1937 på skilda sjöfartsgrenar och olika geografisk fart.

	F a r t y g i t r a m p f a r t											
	Rederiaktiebolagens fartyg			Andra aktiebolags fartyg			Partrederiernas fartyg			Rederiernas med enskild ägare fartyg		
	An-tal	Brutto-ton	Död-vik-ton	An-tal	Brutto-ton	Död-vik-ton	An-tal	Brutto-ton	Död-vik-ton	An-tal	Brutto-ton	Död-vik-ton
Inre fart	—	—	—	7	640	925	63	3 879	5 944	61	3 183	4 980
Kanalfart	3	482	760	17	2 234	3 139	48	4 259	6 946	37	3 249	4 736
Kustfart	14	4 582	6 455	18	7 856	9 898	100	7 611	11 909	49	3 752	5 383
Östersjöfart	15	11 480	15 918	10	2 635	3 424	275	33 436	52 105	91	16 343	23 367
Nordsjöfart	188	321 940	486 695	19	11 443	17 250	9	11 788	18 180	15	18 886	28 323
Annan europeisk fart	11	18 970	32 655	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceanfart	29	100 909	166 475	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	260	458 363	708 958	71	23 738	34 636	495	60 973	95 085	253	45 413	66 789
Fartyg i linjefart tillhörande rederiaktiebolag												
	Fartyg i kontraktstfart			Fartyg i tankfart			Lastlinjefartyg			Passagerarlinjefartyg		
	Rederiaktiebolagens fartyg			Rederiaktiebolagens fartyg			An-tal	Brutto-ton	Död-vik-ton	An-tal	Brutto-ton	Död-vik-ton
	An-tal	Brutto-ton	Död-vik-ton	An-tal	Brutto-ton	Död-vik-ton						
Lokalfart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155	24 035	11 218
Inre fart	—	—	—	4	196	268	3	858	850	7	1 564	950
Kanalfart	—	—	—	2	225	265	31	5 844	7 980	8	2 107	635
Kustfart	4	625	850	3	447	545	23	13 643	14 904	25	15 577	9 040
Östersjöfart	8	8 904	12 682	8	1 780	1 943	14	8 805	10 667	12	10 970	4 167
Nordsjöfart	73	131 610	208 718	8	5 105	6 035	58	67 255	100 764	6	17 798	13 545
Annan europeisk fart	5	8 955	17 060	—	—	—	30	52 336	91 638	—	—	—
Oceanfart	13	59 397	94 532	15	127 816	192 388	69	314 659	521 892	3	51 355	27 756
Summa	103	209 491	333 892	40	135 569	201 444	228	463 400	748 695	216	123 406	67 311
										444	586 806	816 006

Tabellen ger också närmare upplysningar rörande den svenska handelsflottans sysselsättning inom de olika verksamhetsformerna och geografiska farterna samt rederiverksamhetens utövande under skilda företagsformer. En kort redogörelse för huvuddragen härav skall meddelas i det följande i anslutning till uppgifter rörande driftsinkomster och driftskostnader för olika grenar och geografiska farter av den svenska sjöfartsnäringen. Först må emellertid såsom ett komplement till tabellen meddelas en översikt i tabell 55 av rederiaktiebolagens fartyg år 1937 med fördelning ej blott på skilda sjöfartsgrenar och geografisk fart utan även på åldersklasser.

I tidigare kapitel ha lämnats vissa uppgifter angående medelåldern för fartyg, tillhörande rederier inom olika grenar av rederirörelsen, varav framgått att flera sjöfartsgrenars tonnage varit av ganska hög medelålder. Med hänsyn till tonnageförnyelsens stora betydelse för sjöfartsnäringens bedrivande har det synts önskvärt att närmare belysa tonnagets ålderssammansättning för rederinäringens olika verksamhetsformer och grupper av geografisk fart. Någon bearbetning av materialet i vad gäller partrederier och rederier med enskild ägare har ej gjorts, då uppgifter för enskilda fartyg ej genomgående lämnats enligt formulär 3 för flerfartygsrederier och tonnagets ålderssammansättning kan anses vara tillräckligt belyst genom ovan meddelade uppgifter samt sådana i sjöfartsstatistiken. Vad dessa sistnämnda beträffar må nämnas, att de allra flesta partrederier samt rederier med enskild ägare endast äga segelfartyg med hjälpmaskin, vilken fartygskategori vid 1937 års slut till 76·3 % av bruttotonnaget hade en ålder av 20 år och däröver.

Vad rederiaktiebolagens fartyg angår ger tabell 55 upplysning om den högst olika åldersfördelningen hos tonnaget, sysselsatt inom trampfart, kontraktsfart och linjefart. Procentsiffrorna för dödviktstonnagets fördelning på olika åldersklasser återges i följande tablå.

De rederiaktiebolag tillhöriga fartygens åldersfördelning inom olika verksamhetsformer av sjöfartsnäringen år 1937.]

Procenttalen gälla dödviktstonnagets fördelning.

Ålders- klasser år	Fartyg med huvudsaklig sysselsättning inom		
	tramp- fart %	kontrakts- fart %	linje- fart %
0— 9	9·4	14·4	35·9
10—19	33·9	53·4	38·3
20—29	20·5	15·0	19·4
30—39	23·9	10·7	3·6
40—49	6·5	6·5	1·3
50—	5·8	—	1·5
	Summa 100·0	100·0	100·0

För fullständigande av ovanstående uppgifter må erinras om att samtliga stora tankfartyg, engagerade i oceanfart år 1937 voro yngre än 10 år, samt att lokalrederiernas fartyg till 96·0 % av bruttotonnaget ägde en ålder av 20 år

Tabell 55. Rederiaktiebolag tillhörande fartyg år 1937 med fördelning på olika sjöfartsgrenar, geografisk fart samt ålder.

Fartyg i nedan- stående fart	0—9 år			10—19 år			20—29 år			30—39 år			40—49 år			50 år och däröver		
	Antal	Brutto- ton	Död- vikts- ton	Antal	Brutto- ton	Död- vikts- ton	Antal	Brutto- ton	Död- vikts- ton	Antal	Brutto- ton	Död- vikts- ton	Antal	Brutto- ton	Död- vikts- ton	Antal	Brutto- ton	Död- vikts- ton
<i>Trampfart.</i>																		
Kanalfart	—	1 158	—	—	—	—	2	259	410	1	223	350	—	—	—	—	—	—
Kustfart	—	—	1 530	5	865	1 265	2	1 074	1 500	3	1 091	1 570	2	207	330	1	187	260
Östersjöfart	—	—	—	5	4 659	6 675	3	603	910	5	3 554	4 833	—	—	—	2	2 664	3 500
Nordsjöfart	6	6 483	9 828	48	94 778	145 183	39	77 898	120 432	57	86 714	131 062	18	28 839	42 955	20	27 228	37 235
Annan europ. fart	4	6 251	11 960	1	1 600	2 745	1	2 185	3 700	4	7 204	11 750	1	1 730	2 500	—	—	—
Oceanfart	8	25 279	43 690	13	52 343	84 175	3	11 308	18 570	5	11 979	20 040	—	—	—	—	—	—
Summa	19	39 171	67 008	72	154 245	240 043	50	93 327	145 522	75	110 765	169 605	21	30 776	45 785	23	30 079	40 995
<i>'Kontraktsfart.</i>																		
Kustfart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Östersjöfart	1	1 150	1 530	2	2 311	3 202	—	—	—	4	625	850	—	—	—	—	—	—
Nordsjöfart	10	16 166	29 310	37	61 787	97 370	10	23 433	36 895	5	5 443	7 950	—	—	—	—	—	—
Annan europ. fart	5	8 955	17 060	—	—	—	—	—	—	10	17 706	26 933	6	12 518	18 210	—	—	—
Oceanfart	—	—	—	9	49 888	77 844	3	7 235	13 230	—	—	—	1	2 274	3 508	—	—	—
Summa	16	26 271	47 900	48	113 986	178 416	13	30 668	50 125	19	23 774	35 733	7	14 792	21 718	—	—	—
<i>Linjefart.</i>																		
Kanalfart	1	288	90	2	404	570	7	1 475	1 710	13	2 382	3 470	7	1 213	1 440	9	2 189	1 335
Inre fart	1	439	350	—	—	—	3	646	615	1	336	180	2	431	240	3	570	415
Kustfart	7	4 120	5 452	6	5 137	3 035	7	4 352	4 142	3	1 149	880	9	5 015	4 055	16	9 447	6 380
Östersjöfart	5	5 590	1 812	4	2 907	2 750	7	5 309	4 482	1	563	225	3	1 465	1 865	6	3 941	3 700
Nordsjöfart	10	18 686	19 327	20	26 429	37 710	22	26 429	38 907	10	11 427	15 555	2	2 065	2 810	—	—	—
Annan europ. fart	14	29 275	51 145	9	14 040	25 368	7	9 021	15 125	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceanfart	29	147 750	210 694	30	154 128	239 177	12	52 851	91 371	1	11 285	8 406	—	—	—	—	—	—
Summa	67	206 148	288 870	71	203 062	308 610	65	100 083	156 352	29	27 142	28 716	23	10 189	10 410	34	16 147	11 830

och däröver; endast 0·7 % tillhörde åldersklassen 0—9 år, 3·3 % 10—19 år, 21·5 % 20—29 år, 29·5 % 30—39 år, 16·2 % 40—49 år och 28·8 % åldersklassen 50 år och däröver.

Ovan återgivna tablå visar, att trampfarten, kontraktsfarten och linjefarten med hänsyn till tonnagets ålderssammansättning representera tre olika typer; trampfarten en regressiv sådan med föga tonnage i den lägsta åldersklassen men relativt mycket i de högsta åldersklasserna, linjefarten en progressiv typ med mycket tonnage i de yngsta åldersklasserna och endast obetydlig andel i klasserna 30 år och däröver, medan kontraktsfarten är av mera stationär typ karakteriserad av en större anpart tonnage i den yngsta klassen än trampfarten men mycket mindre än linjefarten, en stark anhopning i andra åldersklassen, tämligen mycket tonnage i klasserna 30—39 och 40—49 år, men intet i den äldsta klassen. Nämnade förhållanden tyda på att tonnageförnyelsen är svag för trampfarten, avsevärt bättre för kontraktsfarten, som till stor del framgått ur trampfarten, och bäst inom linjefarten.

Emellertid äro förhållandena mycket olika inom linjefarten, något som belyses av följande uppgifter.

Åldersfördelningen av fartyg tillhörande rederiaktiebolag och sysselsatta i linjefart samt olika geografisk fart år 1937.

Procenttalen gälla dödviktstonnaget.

Ålders- klasser år	Fartyg med huvudsaklig sysselsättning i			
	ocean- fart %	annan euro- peisk fart %	kust- fart %	Kanal- fart %
0—9.....	38·4	55·8	22·8	1·1
10—19.....	43·5	27·7	12·7	6·5
20—29.....	16·6	16·5	17·3	19·9
30—39.....	1·5	—	3·7	40·3
40—49.....	—	—	16·9	16·7
50—.....	—	—	26·6	15·5
Summa	100·0	100·0	100·0	100·0

Tablån utvisar, att ytterligheterna utgöras av linjefartyg i europeisk fart, som representera en särskilt progressiv typ — med 55·8 % av tonnaget tillhörande åldersklassen 0—9 år och intet fartyg äldre än 29 år — samt linjefartyg i kanalfart, som utgöra en starkt regressiv typ — med blott 1·1 % av tonnaget i åldersklassen 0—9 år och 72·5 % i klasserna 30 år och däröver. Oceanfartsgruppen är utpräglad progressiv med 38·4 % i yngsta åldersklassen och 43·5 % i den nästa yngsta och endast 1·5 % i åldersklassen 30—39 år, medan kustfartsgruppen företer drag av både den regressiva typen — stark belastning i de högsta åldersklasserna, 16·9 % i 40—49 år och 26·6 % i 50 år och däröver — och den progressiva typen — relativt betydande andel tillhörande den yngsta åldersklassen, 22·8 %. Det är också bekant, att kustfartens tonnageförnyelse varit brännande, att stora svårigheter gjort sig gällande att ersätta det överåriga tonnaget med nytt, något som dock skett i viss utsträckning under senare år.

Ovanstående uppgifter äro hämtade ur materialets formulär 3. Ur det samma hava eljest bearbetats de uppgifter, som avse fartygens driftsinkomster och driftsutgifter lämnade för varje fartyg.

En specifikation över de allra flesta av dessa inkomster och utgifter lämnas i formuläret, där beträffande övriga driftsinkomster och driftsutgifter specificerade uppgifter begärts. Detta har skett, enär den största svårigheten att erhålla riktiga och likformiga uppgifter just ligger i redovisningen av dessa »övriga» poster. I 1933 års undersökning visade sig dessa vara så olikformigt angivna, att man nödgades lämna uppgifterna alldeles åsido och proportionera motsvarande uppgifter tillika med allmänna inkomster och utgifter enligt formulär 2 på de olika sjöfartsgrenarna och geografiska farterna. Materialet för åren 1936 och 1937 är vida bättre och specifikationen långt driven, varför någon anledning att vidtaga en sådan åtgärd som den nyssnämnda icke förefinnes. Någon egentlig räntabilitetsberäkning kommer helt naturligt icke att göras, utan resultatet framträder i form av underskott eller överskott av driftsinkomster och driftsutgifter.

Endast uppgifter beträffande rederiaktiebolagen ha bearbetats. Då partrederier och rederier med enskild ägare i de allra flesta fall äga endast ett fartyg per företag, har det ansetts onödigt att bearbeta formulär 3 för dessa, vilket formulär för övrigt endast i undantagsfall — då ett rederi äger flera fartyg — ifyllts av dessa rederier. Formulär 2 ger i vad angår den del, som behandlar driftsinkomster och driftsutgifter, upplysning om de här ifrågasvarande förhållandena.

En sammanräkning och kollationering av uppgifterna å formulär 3 för alla ett rederis fartyg mot motsvarande uppgifter enligt formulär 2 — avseende rederiets samtliga driftsinkomster och driftsutgifter — har verkställts. Härvid har befunnits, att endast följande poster i formulär 2 sakna motsvarighet i formulär 3: »balanserade resor», en post, som gäller beräknad inkomst för oavslutade resor, vilken alltså icke utgör en verklig inkomst; vidare en post statssubvention, som icke ansetts såsom driftsinkomst och i övrigt ej kunnat fördelas på olika fartyg; slutligen posterna inkomst eller förlust på förhyrt tonnage, recharter samt s. k. justeringsposter, vilka ej hänföra sig till rederiets fartyg eller icke kunnat hänföras till olika sådana. Dessa poster uppgå till relativt obetydliga belopp.

Trampfarten har nordsjöområdet som sitt egentliga operationsfält. Omkring 60 % av dess dödviktstotal eller 550 000 ton var år 1937 engagerat i nordsjöfart; ett större antal fartyg, av mindre storlek, var emellertid sysselsatt i östersjöfart — 391 fartyg mot nordsjöfartens 231 — med ett tonnage å 95 000 dödviktston.

Rederiaktiebolagen äro de enda företag, som bedriva sjöfart i »annan europeisk fart» samt oceanfart. I nordsjöfarten dominera dessa företag, men även andra aktiebolags fartyg betyda icke så litet — 19 fartyg om 17 000 dödviktston — och rederier med enskild ägare hade 15 fartyg om 28 000 ton i denna fart, vartill komma partrederier med 9 fartyg om 18 000

Tabell 56. Driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 för trampfartyg i östersjöfart och nordsjöfart.

	Fartyg med sysselsättning i							
	östersjöfart				nordsjöfart			
	1936		1937		1936		1937	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
I n k o m s t e r								
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	467	19·2	604	17·5	14 348	28·4	15 595	22·6
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	1 451	59·6	1 970	56·9	9 293	18·4	13 520	19·6
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	237	9·7	687	19·9	23 288	46·2	34 111	49·5
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	250	10·3	166	4·8	589	1·2	653	0·9
I tidsbefraktning har intjänta	6	0·2	13	0·4	2 669	5·3	4 867	7·1
Lastnings- och lossningsbidrag	25	1·0	19	0·5	252	0·5	220	0·3
Summa driftsinkomster	2 436	100·0	3 459	100·0	50 439	100·0	68 966	100·0
Driftunderskott	60		36		66		64	
Summa	2 496		3 495		50 505		69 030	
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) ..	424	18·2	479	16·5	7 682	17·2	9 287	17·1
Kost	99	4·2	121	4·2	1 778	4·0	2 218	4·1
Kol och olja, inklusive smörjmedel	281	12·1	369	12·7	5 342	11·9	6 566	12·1
Övriga skeppsförnödenheter	65	2·8	104	3·6	1 387	3·1	1 818	3·4
Skeppsumgälder	522	22·4	572	19·6	8 601	19·2	9 768	18·0
Lastnings- och lossningskostnader .	638	27·4	800	27·5	12 947	29·0	14 363	26·5
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	115	4·9	212	7·3	2 027	4·5	3 788	7·0
Assuranspremier	113	4·9	129	4·4	2 979	6·7	3 931	7·2
Kommissionsarvoden	59	2·5	100	3·4	1 504	3·4	2 025	3·7
Genomgångsfrakter	—	—	—	—	85	0·2	60	0·1
Övriga	13	0·6	24	0·8	342	0·8	426	0·8
Summa driftsutgifter	2 329	100·0	2 910	100·0	44 674	100·0	54 250	100·0
Driftsöverskott	167		585		5 831		14 780	
Summa	2 496		3 495		50 505		69 030	

ton. I östersjöfarten åter spela sistnämnda två slag av företag den största rollen, och tar man hänsyn till i undersökningen icke redovisade fartyg, torde ej obetydligt över 100 000 dödviktston representeras av dessa företagsgrupper mot endast 15 fartyg om 16 000 ton för rederiaktiebolagen och 10 fartyg om 3 000 ton för andra aktiebolag. Östersjöfarten är partrederiernas och rederiernas med enskild ägare viktigaste fart, torde man kunna säga. Visserligen dominera dessa företag även i kustfarten, men de ha mycket mindre tonnage och även mindre antal fartyg i kustfart än i östersjöfart. Kanalfarten och inre farten ha ett ganska stort antal fartyg sysselsatta, men dessa äro i genomsnitt av ringa storlek. Dessutom är materialet i dessa fall liksom även ifråga om kustfarten säkerligen ganska ofullständigt, varför det är svårt att ange tonnagets storlek ens ungefärligt.

I det följande skola lämnas vissa tabelluppställningar rörande driftsinkomster och driftsutgifter för *fartyg tillhörande rederiaktiebolag och sys-*

Tabell 57. Driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 för trampfartyg i europeisk fart och oceanfart.

I n k o m s t e r	Fartyg med sysselsättning i							
	europeisk fart				oceanfart			
	1 9 3 6		1 9 3 7		1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	800	28-0	154	4-0	2 486	16-1	2 174	13-6
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	278	9-7	315	8-1	725	4-7	814	5-1
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	1 658	58-0	2 214	57-0	10 556	68-4	10 284	64-2
4. för passagerare- och postbefordran	—	—	—	—	2	0-0	—	—
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	—	—	—	—	38	0-2	7	0-0
I tidsbefraktning har intjänts	121	4-3	1 198	30-9	1 599	10-4	2 745	17-1
Lastnings- och lossningsbidrag	—	—	—	—	37	0-2	1	0-0
Summa driftsinkomster	2 857	100-0	3 881	100-0	15 443	100-0	16 025	100-0
Driftsunderskott	—	—	—	—	14	—	25	—
Summa	2 857	—	3 881	—	15 457	—	16 050	—
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) ..	408	16-1	541	19-4	2 217	17-0	2 074	17-3
Kost	108	4-3	133	4-8	528	4-1	505	4-2
Kol och olja, inklusive smörjmedel ..	301	11-9	294	10-6	1 959	15-1	1 656	13-8
Övriga skeppsförnödenheter	101	4-0	143	5-1	483	3-7	588	4-9
Skeppsumgälder	477	18-8	383	13-8	2 620	20-1	1 794	15-0
Lastnings- och lossningskostnader .	692	27-4	547	19-7	2 573	19-8	2 137	17-9
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	144	5-7	331	11-9	586	4-5	1 288	10-8
Assuranspremier	177	7-0	247	8-9	1 215	9-3	1 140	9-5
Kommissionsarvoden	78	3-1	137	4-9	608	4-7	635	5-3
Genomgångsfrakter	—	—	—	—	—	—	37	0-3
Övriga	43	1-7	26	0-9	223	1-7	118	1-0
Summa driftsutgifter	2 529	100-0	2 782	100-0	13 012	100-0	11 972	100-0
Driftsöverskott	328	—	1 099	—	2 445	—	4 078	—
Summa	2 857	—	3 881	—	15 457	—	16 050	—

selsatta i trampfart och olika geografisk fart. Tabellerna 56 och 57 omfatta följande antal fartyg med angivna tontal:

Fartyg i trampfart i	1 9 3 6			1 9 3 7		
	Antal fartyg	Brutto-ton	Död-viktston	Antal fartyg	Brutto-ton	Död-viktston
östersjöfart	17	11 171	15 428	15	11 480	15 918
nordsjöfart	189	316 444	478 228	188	321 940	486 695
annan europeisk fart	10	16 554	28 285	11	18 970	32 655
oceanfart	31	111 381	183 940	29	100 909	166 475
Summa	247	455 550	705 881	243	453 299	701 743

Som ovan nämnts kan det här ej bli fråga om någon räntabilitetsberäkning, då betydande allmänna kostnader liksom i vissa fall även allmänna inkomster icke ingå. Det kan alltså ej gälla driftsresultatet i förhållande till investerat kapital. Ej heller kunna resultatssiffrorna sättas i relation till fartygens bokförda värde, då uppgifter härom saknas utom för rederier med endast ett fartyg. Däremot kunna driftsöverskotten sättas i förhållande till fartygens driftsinkomster eller bruttoinsegling, som facktermen lyder. Denna innefattar bruttofrakts- och tidsbefraktningsintäkter, lastnings- och lossningsbidrag samt i vissa fall en del övriga driftsinkomster. Lastnings- och lossningsbidrag äro av rederierna trafikanterna debiterade bidrag, som skola utgöra halva kostnaden för lastning och lossning av last. Dessa inkomster äga närmast karaktär av frakttillägg och böra sålunda inräknas i bruttoinseglingen. Naturligtvis kan resultatet, driftsöverskottet, sättas i relation till fartygens tonnage, men denna jämförelse ligger mindre nära än den nyssnämnda.

Innan några uppgifter lämnas angående fartygens driftsresultat i olika farter, må lämnas en uppställning över tonnagets medelstorlek:

Medelstorlek för fartyg i <i>trampfart</i>	1 9 3 6		1 9 3 7	
	Brutto- ton	Dödvikts- ton	Brutto- ton	Dödvikts- ton
östersjöfart	657	908	765	1 061
nordsjöfart	1 674	2 530	1 712	2 589
annan europeisk fart	1 655	2 829	1 725	2 969
oceanfart	3 593	5 934	3 480	5 741

Om man salderar driftsunderskotten och driftsöverskotten och beräknar det erhållna överskottssaldot i procent av bruttoinseglingen, får man följande uttryck för driftsresultatet.

Driftsöverskott i procent av bruttoinseglingen 1936 och 1937 för trampfartyg i nedanstående farter.

	1936 %	1937 %
Östersjöfart	4.4	15.9
Nordsjöfart	11.4	21.3
Annan europeisk fart	11.5	28.3
Oceanfart	15.7	25.3

Procenttalen stiga starkt från 1936 till 1937 och nära nog genomgående också från mera inskränkt till mer avlägsen geografisk fart.

De i tabellerna framkomna driftsunderskotten och driftsöverskotten hänföra sig till följande antal fartyg:

Antal trampfartyg med driftsunderskott (—) och driftsöverskott (+) åren 1936 och 1937 inom nedanstående farter.

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	—	+	—	+
Östersjöfart	5	12	2	13
Nordsjöfart	11	178	5	183
Annan europeisk fart	—	10	—	11
Oceanfart	2	29	2	27
Summa	18	229	9	234

På grundval av i ovanstående tabeller lämnade uppgifter samt med ledning av de i motsvarande tabeller angående *rederier* med verksamhet huvudsakligen i olika geografisk fart återgivna uppgifterna angående allmänna inkomster och utgifter samt de i texten lämnade upplysningarna om tonnagevärden per brutto- och dödviktston jämte avskrivningar synes man kunna verkställa vissa beräkningar angående rörelsens räntabilitet inom skilda farter. Men sådana beräkningar få dock mer eller mindre karaktär av konstruktioner, som ibland torde bli nog så verklighetsfrämmande. Därför skall här icke något försök i sådan riktning göras.

Kontraktsfarten har två huvudsakliga arbetsfält, nordsjöfart och oceanfart. Ungefär två tredjedelar av dödviktstonnaget var 1937 engagerat i nordsjöfart (209 000 ton) och inemot 30 % i oceanfart (95 000 ton). De flesta fartygen kommo på den förra farten, 73 st., och endast 13 på oceanfarten. Det är endast rederiaktiebolag, som äga fartyg i egentlig kontraktsfart.

I tabell 58 meddelas uppgifter över driftsinkomster och driftsutgifter för fartyg tillhörande rederiaktiebolag, och sysselsatta huvudsakligen i kontraktsfart samt i de viktigaste geografiska farterna, nordsjö- och oceanfart. Tabellen omfattar här nedan angivna antal fartyg, brutto- och dödviktston.

	Antal fartyg	1 9 3 6		Antal fartyg	1 9 3 7	
		Brutto- ton	Dödvikts- ton		Brutto- ton	Dödvikts- ton
Fartyg i <i>kontraktsfart</i> i						
nordsjöfart.....	67	123 904	198 800	73	131 610	208 718
oceanfart	11	55 892	87 954	13	59 397	94 582

Kontraktstonnaget ägde följande medelstorlek

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	Brutto- ton	Dödvikts- ton	Brutto- ton	Dödvikts- ton
Medelstorlek för <i>kontraktsfartyg</i> i				
nordsjöfart.....	1 849	2 967	1 803	2 859
oceanfart	5 081	7 996	4 569	7 276

Om man salderar driftsöverskott och driftunderskott i tabell 58 och uträknar saldoto i procent av bruttoinseglingen, erhållas följande procenttal:

Driftsöverskott i procent av bruttoinseglingen 1936 och 1937 för kontraktsfartyg i nedanstående farter.

	1936	1937
	%	%
Nordsjöfart	14·6	16·8
Oceanfart.....	22·8	25·1

Det för dessa siffror mest anmärkningsvärda är, att de ej förete så stora skillnader för åren 1936 och 1937, vilken stabilitet är typisk för kontraktsfarten och helt naturligt sammanhänger med de långa kontrakten.

Tabell 58. Driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 för kontraktsfartyg i nordsjö- och oceanfart.

	Fartyg sysselsatta i nordsjöfart				Fartyg sysselsatta i oceanfart			
	1 9 3 6		1 9 3 7		1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
I n k o m s t e r								
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	9 890	41·0	12 253	40·5	649	7·2	637	5·9
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	7 839	32·5	11 127	36·8	443	4·9	482	4·5
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	5 953	24·6	6 149	20·3	7 837	86·5	9 159	85·1
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	136	0·6	254	0·8	—	—	—	—
I tidsbefraktning har intjänts	323	1·3	497	1·6	131	1·4	416	3·9
Övriga	—	—	—	—	—	—	70	0·6
Summa driftsinkomster	24 141	100·0	30 280	100·0	9 060	100·0	10 764	100·0
Driftsunderskott	14		175		21		50	
Summa	24 155		30 455		9 081		10 814	
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) . .	3 168	15·4	3 865	15·3	938	13·4	1 067	13·2
Kost	723	3·5	898	3·6	227	3·2	259	3·2
Kol och olja, inklusive smörjmedel	2 461	11·9	3 193	12·7	1 260	18·0	1 386	17·2
Övriga skeppsförnödenheter	516	2·5	659	2·6	210	3·0	263	3·3
Skeppsumgälder	4 299	20·8	4 740	18·8	1 634	23·4	1 805	22·4
Lastnings- och lossningskostnader .	6 478	31·4	7 193	28·6	1 431	20·5	1 591	19·8
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	658	3·2	1 585	6·3	277	4·0	564	7·0
Assuranspremier	1 334	6·5	1 611	6·4	500	7·1	565	7·0
Kommissionsarvoden	654	3·2	819	3·2	481	6·9	559	6·9
Genomgångsfrakter	120	0·6	223	0·9	—	—	—	—
Övriga	209	1·0	394	1·6	35	0·5	—	—
Summa driftsutgifter	20 620	100·0	25 180	100·0	6 993	100·0	8 059	100·0
Driftsöverskott	3 535		5 275		2 088		2 755	
Summa	24 155		30 455		9 081		10 814	

De i tabellen återgivna siffrorna för driftsunderskott och driftsöverskott hänföra sig till följande antal fartyg:

Antal kontraktsfartyg med driftsunderskott (—) och driftsöverskott (+) åren 1936 och 1937 inom nedanstående farter.

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	—	+	—	+
Nordsjöfart	1	66	2	71
Oceanfart	1	10	2	11

Tabell 59. Driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 för linjefartyg i kanal-fart samt för passagerarefartyg i kustfart.

	Linjefartyg i kanalfart				Passagerarefartyg i kust-fart			
	1 9 3 6		1 9 3 7		1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
I n k o m s t e r								
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	—	—	—	—	105	1·8	103	1·6
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	—	—	—	—	211	3·6	230	3·6
3. för passagerare- och postbefordran	—	—	—	—	98	1·7	152	2·3
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	2 724	99·5	2 516	99·5	4 915	84·3	5 400	83·8
I tidsbefraktning har intjänts	15	0·5	13	0·5	—	—	—	—
Lastnings- och lossningsbidrag	—	—	—	—	484	8·3	534	8·3
Övriga	—	—	—	—	15	0·3	24	0·4
Summa driftsinkomster	2 739	100·0	2 529	100·0	5 828	100·0	6 443	100·0
Driftunderskott	15		12		186		90	
Summa	2 754		2 541		6 014		6 533	
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) ..	750	31·0	699	30·4	958	17·6	1 032	17·5
Kost	235	9·7	218	9·5	221	4·1	238	4·0
Kol och olja, inklusive smörjmedel	253	10·5	294	12·8	747	13·7	908	15·4
Övriga skeppsförnödenheter	44	1·8	48	2·1	193	3·6	225	3·8
Skeppsumgälder	466	19·2	419	18·2	1 278	23·5	1 360	23·0
Lastnings- och lossningskostnader .	200	8·3	187	8·1	1 295	23·8	1 477	25·0
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	185	7·6	171	7·4	568	10·5	482	8·2
Assuranspremier	65	2·7	67	2·9	159	2·9	171	2·9
Kommissionsarvoden	75	3·1	68	2·9	15	0·3	10	0·2
Genomgångsfrakter	13	0·5	14	0·6	—	—	—	—
Övriga	136	5·6	117	5·1	—	—	—	—
Summa driftsutgifter	2 422	100·0	2 302	100·0	5 434	100·0	5 903	100·0
Driftsöverskott	332		239		580		630	
Summa	2 754		2 541		6 014		6 533	

I fråga om tankfarten ha uppgifter lämnats i kap. VII.

Beträffande *linjefarten* skola i det följande närmare uppgifter meddelas.

Det största sammanlagda linjetonnaget är sysselsatt i oceanfart. Omkring två tredjedelar av linjefartens dödviktstonnage kom år 1937 på denna fart, som sysselsatte 72 fartyg om 550 000 dödviktston. I andra rummet kom nordsjöfarten med 114 000 ton och 64 fartyg, i tredje rummet »annan euro-

Tabell 60. Driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 för lastlinjefartyg i kustfart och östersjöfart.

	Fartyg sysselsatta i kustfart				Fartyg sysselsatta i östersjöfart			
	1936		1937		1936		1937	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
I n k o m s t e r								
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	243	4·6	199	3·3	773	24·2	840	24·6
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	463	8·7	593	10·0	1 127	35·3	1 325	38·8
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	244	4·6	167	2·8	240	7·5	250	7·3
4. för passagerare- och postbefordran	278	5·2	295	4·9	4	0·1	—	—
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	3 690	69·1	4 393	73·8	965	30·3	898	26·3
I tidsbefraktning har intjänts	140	2·6	5	0·1	—	—	—	—
Lastnings- och lossningsbidrag	279	5·2	303	5·1	81	2·6	100	3·0
Summa driftsinkomster	5 337	100·0	5 955	100·0	3 190	100·0	3 413	100·0
Driftsunderskott	0		69		60		104	
Summa	5 337		6 024		3 250		3 517	
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) ..	803	17·3	875	16·8	540	17·0	562	17·0
Kost	168	3·6	180	3·5	135	4·3	136	4·1
Kol och olja, inklusive smörjmedel	542	11·6	603	11·5	362	11·4	379	11·5
Övriga skeppsförnödenheter	123	2·6	137	2·6	75	2·4	88	2·7
Skeppsumgälder	875	18·8	990	18·9	720	22·7	700	21·2
Lastnings- och lossningskostnader .	1 547	33·2	1 750	33·5	1 084	34·2	1 181	35·7
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	183	3·9	218	4·2	147	4·6	141	4·3
Assuranspremier	170	3·7	184	3·5	65	2·1	76	2·3
Kommissionsarvoden	139	3·0	137	2·6	28	0·9	28	0·8
Genomgångsfakter	13	0·3	—	—	11	0·3	9	0·3
Övriga	91	2·0	152	2·9	2	0·1	3	0·1
Summa driftsutgifter	4 654	100·0	5 226	100·0	3 169	100·0	3 303	100·0
Driftsöverskott	683		798		81		214	
Summa	5 337		6 024		3 250		3 517	

peisk fart» med 92 000 ton och 30 fartyg. Härefter följa kust- och östersjöfarterna samt kanalfarten. Den geografiska fart, som har det största antalet fartyg men också de minsta fartygsenheter, är lokalfarten, som ju mera är att jämföra med spårvägs- och busstrafiken än med den övriga sjöfarten. Alla fartyg i linjefart tillhöra rederiaktiebolag.

Driftsinkomster och driftsutgifter för fartyg, sysselsatta i de viktigaste av linjesjöfartens geografiska farter, meddelas i tabellerna nr 59—62, vilka omfatta nedan angivna antal fartyg och tontal:

Tabell 61. Driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 för lastlinjefartyg i nordsjöfart och annan europeisk fart.

I n k o m s t e r	Fartyg sysselsatta i nord-sjöfart				Fartyg sysselsatta i annan europeisk fart			
	1 9 3 6		1 9 3 7		1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:								
Intjänta bruttofrakter:								
a) i utrikes fart								
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	9 871	52·8	12 722	52·1	4 538	26·0	4 305	23·1
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	7 807	41·8	10 421	42·7	4 554	26·1	4 683	25·1
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar	424	2·3	626	2·6	7 660	43·9	8 767	47·0
4. för passagerare- och postbefordran	117	0·6	161	0·7	115	0·7	71	0·4
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran	2	0·0	38	0·1	—	—	—	—
I tidsbefraktning har intjänts	153	0·8	139	0·6	582	3·3	807	4·3
Lastnings- och lossningsbidrag	317	1·7	304	1·2	—	—	—	—
Övriga	—	—	—	—	—	—	23	0·1
Summa driftsinkomster	18 691	100·0	24 411	100·0	17 449	100·0	18 656	100·0
Driftunderskott	177		66		—		—	
Summa	18 868		24 477		17 449		18 656	
U t g i f t e r								
Driftskostnader:								
Besättningshyror (även till befäl) ..	2 353	14·1	2 796	13·8	1 804	13·5	1 758	13·6
Kost	544	3·3	640	3·2	476	3·5	434	3·4
Kol och olja, inklusive smörjmedel	1 527	9·2	1 864	9·2	1 646	12·3	1 777	13·8
Övriga skeppsförnödenheter	450	2·7	547	2·7	490	3·7	564	4·4
Skeppsumgälder	4 748	28·5	5 617	27·8	2 648	19·8	2 371	18·4
Lastnings- och lossningskostnader .	5 287	31·8	6 840	33·8	3 592	26·8	3 169	24·5
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	778	4·7	741	3·7	238	1·8	376	2·9
Assuranspremier	624	3·7	726	3·6	853	6·4	897	6·9
Kommissionsarvoden	271	1·6	369	1·8	1 469	11·0	1 561	12·1
Genomgångsfrakter	15	0·1	19	0·1	—	—	—	—
Övriga	54	0·3	54	0·3	159	1·2	—	—
Summa driftsutgifter	16 651	100·0	20 213	100·0	13 375	100·0	12 907	100·0
Driftsöverskott	2 217		4 264		4 074		5 749	
Summa	18 868		24 477		17 449		18 656	

	1 9 3 6			1 9 3 7		
	Antal fartyg	Brutto-ton	Död-viktston	Antal fartyg	Brutto-ton	Död-viktston
Fartyg i linjefart i						
kanalfart	38	7 772	8 385	39	7 951	8 615
kustfart (passagerarefartyg)	28	15 957	9 402	25	15 577	9 040
" (lastfartyg)	21	12 147	12 744	23	13 643	14 904
östersjöfart	17	10 996	14 176	14	8 805	10 667
nordsjöfart	50	60 849	91 138	58	67 255	100 764
annan europeisk fart	32	54 117	94 191	30	52 336	91 638
oceanfart	69	310 218	515 527	69	314 659	521 892
Summa	255	472 056	745 563	258	480 226	757 520

Tabell 62. Driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 för lastlinjefartyg i oceanfart.

	I n k o m s t e r		1 9 3 7	
	1 9 3 6		1 9 3 7	
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Driftsinkomster:				
Intjänta bruttofrakter i utrikes fart				
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	13 603	21·2	17 512	21·8
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	14 809	23·0	20 439	25·4
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar ..	34 144	53·1	40 537	50·4
4. för passagerare- och postbefordran	1 401	2·2	1 343	1·7
I tidsbefraktning har intjänts	249	0·4	528	0·7
Övriga	97	0·1	—	—
Summa driftsinkomster	64 303	100·0	80 359	100·0
Driftsunderskott	189		67	
Summa	64 492		80 426	
U t g i f t e r				
Driftskostnader:				
Besättningshyror (även till befäl)	5 950	12·0	5 932	10·6
Kost	1 469	3·0	1 547	2·8
Kol och olja, inklusive smörjmedel	7 236	14·5	7 978	14·3
Övriga skeppsförnödenheter	1 541	3·1	1 709	3·1
Skeppsumgälder	9 447	19·0	8 603	15·4
Lastnings- och lossningskostnader	11 873	23·9	14 403	25·8
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	1 897	3·8	2 547	4·6
Assuranspremier	3 500	7·0	3 396	6·1
Kommissionsarvoden	2 558	5·1	3 477	6·2
Genomgångsfrakter	4 304	8·6	4 996	9·0
Övriga	—	—	1 155	2·1
Summa driftsutgifter	49 775	100·0	55 743	100·0
Driftsöverskott	14 717		24 683	
Summa	64 492		80 426	

Samtliga farter hänföra sig till *lastlinjefartyg* med undantag av kanalfarten, som omfattar jämväl passagerarelinjefartyg, samt kustfarten, där man skilt på de båda nyssnämnda slagen av fartyg.

Tonnagets medelstorlek utgjorde för var och en av de ovan angivna farterna följande:

Medelstorlek för <i>linjefartyg</i> i	1 9 3 6		1 9 3 7	
	Brutto- ton	Dödvikts- ton	Brutto- ton	Dödvikts- ton
kanalfart	205	221	204	221
kustfart (passagerarefartyg)	570	336	623	362
» (lastfartyg)	578	607	593	648
östersjöfart	647	834	629	762
nordsjöfart	1 217	1 823	1 160	1 737
annan europeisk fart	1 691	2 943	1 745	3 055
oceanfart	4 496	7 471	4 560	7 564

Det är högst olika storlek på fartygen i kanalfart — 221 dödviktston — och i oceanfart — omkring 7 500 dödviktston. Att dödviktstontalet för passagerarefartyg i kustfart är lägre än bruttotontalet, sammanhänger därmed, att dessa fartyg äro byggda för passageraretrafik och med endast små lastutrymmen.

Driftsresultatet för linjefartyg i olika geografisk fart framgår, i den mån det gäller överskottet av driftsinkomster utöver driftsutgifter, för åren 1936 och 1937 av följande uppgifter beräknade i procent på bruttoinseglingssiffrorna enligt förestående tabeller.

Driftsöverskott i procent av bruttoinseglingen åren 1936 och 1937 för linjefartyg i nedanstående farter.

	1936 %	1937 %
Kanalfart	11·6	9·0
Kustfart (passagerarefartyg)	6·8	8·4
» (lastfartyg)	12·8	12·2
Östersjöfart	0·7	3·2
Nordsjöfart	10·9	17·2
Annan europeisk fart	23·3	30·8
Oceanfart	22·6	30·6

Det är särskilt några av ovanstående uppgifter, som äro anmärkningsvärda. Först att kanalfarten och även, ehuru i ringa mån, kustfarten med lastfartyg visa lägre procenttal för driftsöverskottet 1937 än 1936. Verkställda undersökningar ha givit vid handen, att linjetrafiken på kanalerna visat svag ekonomi 1936, samt vidare att kustsjöfarten totaliter företett en betydande förlust år 1937.¹ Det är också påfallande, att östersjöfarten visar så låga siffror. Det är emellertid känt, att flera av dessa linjer haft svag ekonomi. Linjerna i annan europeisk samt oceanfart förete ganska höga driftsöverskott. De allmänna omkostnaderna för dylika linjer pläga dock vara ganska betydande. Uppgifterna angående rederierna med fartyg i oceanfart visa en relativt god räntabilitet för desamma.

De i tabellerna framkomna driftsunderskotten och driftsöverskotten hänföra sig till följande antal fartyg:

Antal linjefartyg med driftsunderskott (—) och driftsöverskott (+) åren 1936 och 1937 inom nedanstående farter.

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	—	+	—	+
Kanalfart	6	32	9	30
Kustfart (passagerarefartyg)	11	18	5	20
» (lastfartyg)	1	20	3	20
Östersjöfart	13	19	7	19
Nordsjöfart	9	47	6	58
Annan europeisk fart	—	32	—	30
Oceanfart	3	69	1	71
Summa	43	237	31	248

Uppgifterna utvisa bl. a., att kanalfarten samt kustfarten (med lastfartyg) haft ett sämre läge 1937 än 1936, såtillvida som flera fartyg förete underskott under det förra än under det senare året. För övriga farter är förhållandet det motsatta.

¹ Några synpunkter på kanaltrafikens ekonomi. Meddelanden från Föreningen för inre vattenvägar 1937 nr 2 samt Den reguljära inrikessjöfarten och hamnarna. Förhandlingarna vid Svenska hamnförbundets tolfte ordinarie förbundsmöte i Hälsingborg 1939.

KAP. XII.

Sjöfartsnäringens inkomster och utgifter fördelade på olika poster.

I de föregående kapitlen har de olika rederi- eller sjöfartsgrenarnas ekonomi behandlats huvudsakligen med hänsyn till rederiernas finansiella ställning samt rörelsens resultat, varjämte för fartyg inom skilda verksamhetsformer av rederirörelse samt med sysselsättning inom olika geografisk fart den egentliga driftens ekonomi redovisats. Ett särskilt kapitel har ägnats tidsbefraktningen såsom varande en speciell form av rederiverksamhet. En sida av sjöfartsnäringens ekonomi, som visserligen belysts av det återgivna tabellmaterialet men som icke i den tidigare framställningen ägnats särskild uppmärksamhet, är storleken av och förhållandet mellan de olika inkomstposterna och de olika utgiftsposterna. Denna sida är av betydande intresse för bedömandet av rederi- eller sjöfartsgrenarnas och hela den svenska rederirörelsens ekonomi.

Vad *inkomsterna* beträffar, innehåller kommerskollegii årliga sjöfartsstatistik en redogörelse för bruttofrakternas fördelning på frakter i utrikes fart och i inrikes fart, på frakter intjänta av ång- och motorfartyg samt av segelfartyg, på godsfrakter, passagerareavgifter och postavgifter samt, i fråga om de utrikes godsfrakterna, på frakter vid transport till Sverige, från Sverige och mellan utrikes orter med närmare specifikation på olika länder. Vidare innehåller statistiken uppgifter på intjänta tidsbefraktningsavgifter med fördelning på sådana i utrikes och i inrikes fart.

De i förevarande undersökningsmaterial tillgängliga uppgifterna innehålla en fördelning av bruttofrakter och tidsbefraktningsinkomster på olika rederi- eller sjöfartsgrenar och dessutom uppgifter rörande övriga driftsinkomster samt angående allmänna inkomster, allt med viss specifikation.

Då i kollegii sjöfartsstatistik bruttofrakter och tidsbefraktningsavgifter äro i vissa avseenden mera specificerade än i undersökningen, erbjuder dennas inkomstspecifikation i detta fall icke större intresse. Vad åter övriga driftsinkomster samt allmänna inkomster beträffar, finnas inga motsvarande uppgifter, varför de här skola bli föremål för en kort redogörelse.¹

¹ Vissa uppgifter, ehuru i regel utan specifikation, ingingo i den tidigare sjöfartsekonomiska undersökningen: Den svenska sjöfartsnäringen (1936).

Inkomst av förhyrt tonnage är en saldobost av vinst- och förlustposter, varav mycket litet kommer på partrederier och rederier med enskild ägare. Lastnings- och lossningsbidrag äga, som tidigare nämnts, närmast karaktär av frakt eller frakttillägg för lastning och lossning. Om man minskar utgiftssumman under sistnämnda rubrik med beloppet för förutnämnda bidrag, erhåller man rederiernas nettoutgifter för fartygens lastning och lossning. Av övriga i primärmaterialet förekommande inkomstposter har summan för haveriersättningar salderats mot summan för haveriutgifter och saldoto fått ingå bland övriga driftsinkomster eller övriga driftsutgifter.

Bland allmänna inkomster, svarande mot allmänna omkostnader, upptages först posten inkomst av aktier och obligationer. Genom en särskild rundskrivelse har man erhållit posten specificerad och skild från övriga inkomsträntor. Beloppet, 2 015 000 kr. för 1936 och 2 391 000 kr. för 1937, är ganska högt i förhållande till bokvärdet för aktier och obligationer, inklusive sådana i rederibolag, vilka redovisas för rederiaktiebolagen, även om hänsyn toges till eventuellt motsvarande poster för partrederier och rederier med enskild ägare. Men detta torde sammanhånga med att särskilt aktievärdena äro nedskrivna till relativt låga värden.

Inkomsträntorna hava salderats mot utgiftsräntorna. De förra utgöra för 1936 2 203 000 kr. och för 1937 2 280 000 kr.

Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederirörelsen innefattar inkomster av skilda slag sammanlagt år 1936 1 497 000 kr. och år 1937 2 045 000 kr., vilka belopp salderats mot förlust å rörelse av samma slag å 197 000 kr. 1936 och 157 000 kr. 1937. Realisationsvinst å tonnage är en post som salderats mot realisationsförlust å tonnage. Vinstposten utgjorde 1936 1 213 000 kr. och 1937 2 163 000 kr. och förlustposten respektive 155 000 och 55 000 kr.

Samtliga övriga driftsinkomster än frakter och tidsbefraktningssavgifter utgjorde 1936 0·8 och 1937 0·7 % av de totala inkomsterna, och samtliga allmänna inkomster uppgingo sammanlagt år 1936 till 1·5 och 1937 till 1·8 % av de totala inkomsterna. Det är således relativt mycket små belopp det här gäller.

Utgifterna och deras specifikation på olika poster äro av vida större intresse än inkomsterna. Bådas storlek och procentuella fördelning framgå av tabell 63, som utgör en sammanfattning av uppgifterna för samtliga i undersökningen ingående rederiaktiebolag, partrederier och rederier med enskild ägare.

Enligt denna utgöres den största utgiftsposten av lastnings- och lossningskostnader, för år 1936 56·58 milj. kr. och för år 1937 63·20 milj. kr. eller 22·3 respektive 21·8 % av samtliga utgifter. Praktiskt taget hela beloppen bestå av stuverikostnader. I andra rummet komma skeppsumgälder med 46·85 milj. kr. 1936 och 47·85 milj. kr. 1937 eller respektive 18·5 och 16·5 % av samtliga utgifter. I denna post ingå ej blott sjöfartsavgifter av olika slag utan även bogseringskostnader m. m. Lastnings- och lossningskostnader samt skeppsumgälder utgöra tillsammans tagna sjötransporternas s. k. terminalkostnader,

Tabell 63. Inkomster och utgifter åren 1936 och 1937 för samtliga i undersökningen ingående rederier — rederiaktiebolag, partrederier och rederier med enskild ägare.
 Sammanställningen omfattar 934 rederier med en fartygsflotta år 1936 av 1 410 fartyg om 1 413 870 bruttoton och 2 118 238 dödviktston samt år 1937 av 1 416 fartyg om 1 439 883 bruttoton och 2 158 941 dödviktston.

I n k o m s t e r					
	1 9 3 6		1 9 3 7		
	1 000 kr.	%	1 000 kr.	%	
Driftsinkomster:					
Intjänta bruttofrakter:					
a) i utrikes fart					
1. för transport av gods från Sverige till utlandet	66 641	22·4	76 148	20·9	
2. för transport av gods från utlandet till Sverige	58 945	19·8	77 126	21·2	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar ..	100 564	33·8	125 396	34·4	
4. för passagerare- och postbefordran	23 149	7·8	26 370	7·2	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och post- befordran	26 216	8·8	27 842	7·6	
I tidsbefraktning har intjänts	15 049	5·1	22 529	6·2	
Inkomstsaldo av förhyrt tonnage	472	0·2	580	0·2	
Lastnings- och lossningsbidrag	1 682	0·6	1 656	0·5	
Summa driftsinkomster	292 718	98·5	357 647	98·2	
Allmänna inkomster:					
Inkomst av aktier och obligationer	2 014	0·7	2 391	0·7	
Inkomst av rörelse ej i direkt samband med rederi- rörelsen	1 300	0·4	1 921	0·5	
Realisationsvinst å tonnage	1 058	0·4	2 108	0·6	
Summa allmänna inkomster	4 372	1·5	6 420	1·8	
Summa inkomster	297 090	100·0	364 067	100·0	
Summa	297 090		364 067		
U t g i f t e r					
Driftskostnader:					
Besättningshyror (även till befäl)	38 677	15·3	42 877	14·8	
Kost	11 899	4·7	13 413	4·6	
Kol och olja, inklusive smörjmedel	31 186	12·3	35 505	12·3	
Övriga skeppsförnödenheter	8 049	3·2	9 690	3·3	
Skeppsumgälder	46 852	18·5	47 850	16·5	
Lastnings- och lossningskostnader	56 583	22·3	63 197	21·8	
Reparationer och underhåll (inklusive klassning)....	11 630	4·6	18 144	6·3	
Assuranspremier	15 048	5·9	16 692	5·8	
Kommissionsarvoden	10 526	4·2	13 200	4·6	
Genomgångsfrakter	5 042	2·0	5 828	2·0	
Övriga	3 695	1·5	4 832	1·7	
Summa driftskostnader	239 187	94·5	271 228	93·7	
Allmänna omkostnader:					
Räntor	1 904	0·8	1 986	0·7	
Skatter	592	0·2	1 350	0·5	
Administrations- och övriga kostnader	11 471	4·5	14 826	5·1	
Summa allmänna omkostnader	13 967	5·5	18 162	6·3	
Summa utgifter	253 154	100·0	289 390	100·0	
Vinst före avskrivningar ¹	43 936		74 677		
Summa	297 090		364 067		

¹ Saldo för år 1936 av vinstsumman 44 128 000 kr. och förlustsumman 191 000 kr. samt för år 1937 av vinstsumman 74 810 000 kr. och förlustsumman 133 000 kr.

vilka alltså uppgingo till de ganska höga beloppen 40·8 % 1936 och 38·3 % 1937.

Härnäst i storleksordning kommo besättningshyror med 38·68 milj. kr. 1936 och 42·88 milj. kr. 1937 eller respektive 15·3 och 14·8 % av samtliga utgifter. I nämnda post ingå ej blott vanliga besättningshyror jämte övertidsersättning utan också avlöning till befälhavare och dessas andel i frakter, kaplake, samt den del av den utav rederierna redovisade bruttovinsten för partrederi och rederi med enskild ägare, som motsvarar lön till delägare eller ägare såsom fartygsbefäl, i de fall de tjänstgjort som sådant (jfr vad härom anförts i kap. I). Till jämförelse med angivna hyrespost må nämnas, att uppbörden av hyresavgifter, som erläggas vid avmönstring av befälhavare och besättningsmän, påmönstrade för utrikes fart, med 1 % av deras under tiden från påmönstringsdagen intjänta lön eller hyra — dock att beträffande befälhavare därjämte gälla vissa ytterligare särskilda beräkningsgrunder — uppgick för svenska fartyg år 1936 till 306 534 kr. och år 1937 till 319 175 kr. Dessa avgiftssummor svara mot besättningshyresbelopp å respektive 30·65 och 31·92 milj. kr.

Skillnaden mellan dessa och de genom förevarande undersökning framkomna beloppen, 38·68 respektive 42·88 milj. kr., är betydande. Den synes emellertid erhålla förklaring genom följande förhållanden. För det första avse sistnämnda uppgifter även fartyg, som icke varit sysselsatta i utrikes fart, något som dock icke synes influera så starkt på uppgifterna, i synnerhet som dessa icke äro alldeles fullständiga och ofullständigheten hänför sig just till fartyg i inrikes fart. För det andra innefatta undersökningens summor för besättningshyror även övertidsersättning, på vilken under 1936 och 1937 i regel ej hyresavgift beräknades. Övertidsersättningen utgick enligt inkomna uppgifter år 1936 med 1 718 000 kr. och år 1937 med 2 148 000 kr. Dessa uppgifter äro dock ej alldeles fullständiga. De saknade uppgifterna äro emellertid ej av större betydelse än att totalsiffrorna röra sig om 2 respektive 2·7 milj. kr.,¹ då hänsyn även tagits till den del av handelsflottan, för vilken uppgifter saknas i undersökningen. För det tredje torde vissa bestämmelser i den gamla sjömanshusförordningen, § 22 angående beräkning av hyresavgift för befälhavare, tyda på att hyresavgifterna i detta fall ej beräknas på de faktiskt utgående samtliga löneförmånerna. Slutligen torde tillämpningen av

¹ Uppgifterna över övertidsersättning synas vara fullständiga för följande grupper:

	1 9 3 6		1 9 3 7	
	Besättningshyror	Därav övertidsersättning	Besättningshyror	Därav övertidsersättning
De sex största linjerederierna	9 309	483	9 311	618
Övriga utrikes linjerederier.....	1 621	119	1 749	151
Sveabolaget, Amerikalinjen, Grängesbergbolaget.	8 616	429	9 185	527
Kontraktsredier	4 040	179	4 992	272
Tankredier	1 594	75	1 911	95
Summa	25 180	1 285	27 148	1 663

Övertidsersättningen utgör för samtliga dessa år 1936 5·1 % och år 1937 6·1 % av beloppen för besättningshyrorna (inklusive befälslöner).

dessas bestämmelser, vad angår partrederier samt rederier med enskild ägare, på grund av ovan relaterade förhållanden komma besättningshyresbeloppen i undersökningen för dessa slag av rederier att bli avsevärt högre än de belopp, på vilka hyresavgifter beräknas.

I nära sammanhang med besättningshyror står kostposten, vilken för 1936 utgjorde 11·90 och för 1937 13·41 milj. kr. eller 4·7 respektive 4·6 % av samtliga utgifter. Bemanningskostnaderna utgöra sålunda, om man sammanräknar besättningshyror och kost, 20·0 respektive 19·4 % av utgifterna, d. v. s. mindre än enbart lastnings- och lossningskostnaderna.

Drivmedelsposten, innefattande kostnader för kol och olja inklusive smörjmedel, utgjorde 1936 31·19 och 1937 35·51 milj. kr. eller 12·3 % båda åren av samtliga utgifter. I samband med denna post står den som gäller övriga skeppsförnödenheter, 8·05 respektive 9·69 milj. kr. eller 3·2 respektive 3·3 % av utgifterna.

Reparationer och underhåll inklusive fartygens klassning gick 1936 till 11·63 milj. kr. och 1937 till 18·14 milj. kr. eller 4·6 respektive 6·3 %. I dessa summor torde jämväl innefattas kostnader för reparationer, för vilka täckning erhållits (dock icke alltid under samma kalenderår) från försäkringsbolag i form av haveriersättningar.

Assuranspremierna ha stigit till relativt höga summor, 15·05 milj. kr. 1936 och 16·69 milj. kr. 1937 eller 5·9 respektive 5·8 % av samtliga utgifter. Denna post omfattar främst kaskopremier men också premier för intresseförsäkring samt försäkring av de anställda m. m.

Bland andra driftskostnader än de nu nämnda intages främsta rummet av kommissionsarvoden med 10·53 milj. kr. 1936 och 13·20 milj. kr. 1937 eller 4·2 respektive 4·6 % av utgifterna. Ifrågavarande utgifter utgöra kostnader för erhållande av frakter och böra sålunda frändragas bruttofrakterna, om man vill känna rederiernas nettofraktinkomst. Genomgångsfrakter åter äro kostnader för vidaretransport med annat rederis fartyg till destinationsorten och äga alltså karaktär av avdrag på erhållna fraktsummor, vilka senare täcka mer än vederbörande rederis egna prestationer. Varans vidaretransport kan ha skett med svenskt eller utländskt rederi. Man kan sålunda icke genom att från bruttofraktsumman subtrahera genomgångsfraktbeloppet erhålla den svenska handelsflottans egna bruttofraktintäkter. Beloppen för genomgångsfrakterna utgjorde år 1936 5·04 och år 1937 5·83 milj. kr. eller i båda fallen 2·0 % av samtliga utgifter.

Bland allmänna omkostnader spela utgiftsräntorna en icke ringa roll. Genom cirkulärskrivelse ha, som ovan nämnts, uppgifter rörande dessa räntor erhållits, varigenom man dels fått salderingar mot inkomsträntor upplösta i sina beståndsdelar, dels kunnat fränskilja kursförluster och andra utgiftsposter, som icke äro räntor. Utgiftsräntorna utgöra enligt denna undersökning för 1936 4 107 000 kr. och för 1937 4 266 000 kr. Häri äro då inräknade räntor på tvenne obligationslån. För rederiaktiebolagen utgjorde utgiftsräntorna 1936 3 936 000 kr. och 1937 4 092 000 kr. eller i båda fallen 3·5 % på skulderna vid årets slut (ej inräknat pensions- och understöds-

fond). Om man från skuldbeloppen fråndrager de poster, som sannolikt ej äro räntedragande (förskott av befälhavare eller mäklare, klassning och haverier, löpande driftsskulder) erhåller man räntesatserna 4·3 respektive 4·6 %, vilka bättre torde överensstämma med de faktiska räntesatserna. Dock är det icke omöjligt, att även andra skulder än de ovannämnda icke äro räntedragande.

Skatteposten är relativt låg, 1936 endast 592 000 kr. och 1937 1 350 000 kr. Man måste emellertid vid bedömandet av dess höjd taga i betraktande, att skatterna utgå ganska lång tid efter inkomstens erhållande och att nettoinkomsterna varit låga länge efter 1931—33 års svåra depressionstid.

Posten »administrations- och övriga kostnader» innefattar, såsom framgår av rubriken, ej endast administrationskostnader utan även andra, som icke eljest specificerats. Dock äro dessa övriga kostnader icke av större betydelse, något som framgår av att hela posten administrations- och övriga kostnader ej upptar större andel i utgifterna än 4·5 % 1936 och 5·1 % 1937.

Utgifterna fördela sig på ganska olika sätt för skilda grenar av rederirörelsen, något som framgår av meddelade tabellsammanställningar. Tabellerna 72—74 omfatta endast driftsutgifter.

Några närmare kommentarer till dessa tabeller skola här ej göras. Endast mera framträdande drag skola påpekas.

Först må framhållas, att den största posten, *lastnings- och lossningskostnader*, vad tramprederierna beträffar är högst för rederier med fartyg huvudsakligen sysselsatta i östersjöfart och lägst för rederier med fartyg i oceanfart. Granskar man tabellen över driftsutgifternas fördelning för fartyg i trampfart, finner man samma utveckling, i viss mån än mera markerad, då även den s. k. europeiska farten här är representerad. Det förhåller sig alltså på det sättet, att lastnings- och lossningskostnaderna minskas relativt ju vidsträcktare farten är, i vilken fartygen äro sysselsatta. Detta beror tydligen därpå, att ju längre resorna äro, desto mindre last kunna fartygen föra per år. Tramprederiaktiebolagen i östersjöfart uppvisa så högt procenttal för lastnings- och lossningskostnaderna som 31·3 % år 1937, medan tramprederier i oceanfart komma upp till endast 21·1 % nämnda år.

Inom linjerederierna kan man knappast spåra ett liknande förhållande. Kanalfarten arbetar under säregna omständigheter. Här spelar passageraretrafiken en stor roll och godset en relativt underordnad sådan, varför lastnings- och lossningskostnaderna för rederierna äro relativt sett mycket låga, endast 7·7 % 1936 och 8·0 % 1937, vartill också i hög grad bidrager, att stuveritvång endast i ganska ringa mån förekommit under nämnda år. Lastning och lossning ha alltså ägt rum i ganska stor utsträckning med fartygens egen besättning. Besättningshyresposten är därför liksom kostposten för kanalrederier den relativt högsta för rederiaktiebolag; den förra utgjorde år 1936 27·6 % och 1937 26·8 %, den senare år 1936 8·3 % och 1937 8·0 % av samtliga utgifter. — Besättningshyrorna utgöra för fartyg med sysselsättning i kanalfart 31·0 % 1936 och 30·4 % 1937 av samtliga driftskostna-

der och kostposten utgör 9·7 respektive 9·5 % av dessa. Lastnings- och lossningskostnaderna stanna vid respektive 8·3 och 8·1 %. — Inom kustfarten äro linjefartygen till mycket stor del passagerarefartyg och lasten ofta av ganska ringa storlek, bestående av ett fåtal ton styckegods, som lossas och/eller lastas i olika hamnar. Visserligen sker en stor del av stuveriarbetet på övertid med extra kostnader, men hela kostnadsposten blir ändock ej så stor procentuellt av samtliga kostnader och i varje fall mindre än motsvarande för rederier med fartyg i östersjöfart. Skiljer man ut passagerarefartygen och håller sig till driftskostnadsfördelningen för lastfartyg i kustfart, visa lastnings- och lossningskostnaderna relativt höga procentsiffror, 33·2 % 1936 och 33·5 % 1937, vilka dock äro lägre än motsvarande för fartyg i östersjöfart. För fartyg i nordsjö- och oceanfart visar här berörda post sjunkande siffror.

Lastnings- och lossningskostnaderna äro särskilt låga för partrederier samt rederier med enskild ägare och i synnerhet för sådana rederier i kanalfart, där de utgjort blott mellan 2·4 och 3·5 % av samtliga utgifter, något som uppenbarligen främst beror därpå, att dessa rederier endast i ringa mån behövt anlita särskilda stuveriarbetare för lossning och lastning utan kunnat anlita fartygens besättning för detta ändamål. Det är endast de största rederierna, som i allmänhet ha sina fartyg — i regel större sådana — sysselsatta i östersjö- och nordsjöfart, vilka i full utsträckning anlita stuveriarbetare för lastning och lossning på samma sätt som aktiebolagens fartyg i dessa farter. För de största partrederierna utgjorde lastnings- och lossningskostnaderna 1936 23·7 och 1937 24·0 % av samtliga utgifter och för de största rederierna med enskild ägare voro de respektive 27·8 och 20·8 % av dessa. Tankrederierna ha även låga lastnings- och lossningskostnader, 3·9 % 1936 och 2·8 % 1937, beroende på att deras oljelast pumpas i och ur fartygen medelst i regel elektriskt drivet maskineri. Relativt höga kostnader av nu nämnt slag ha däremot malmrederierna, 23·5 % 1936 och 24·1 % 1937.

Skeppsavgälderna, som ju liksom lastnings- och lossningskostnaderna äro terminalkostnader, böra därför visa liknande förhållanden som dessa nyssnämnda kostnader. Man spårar också för tramprederiaktiebolagen en tendens till sjunkande procentandel för desamma ju vidsträcktare den fart är, i vilken fartygen äro sysselsatta. För denna kategori av rederiföretag sjunker procentandelen av de totala utgifterna för 1937 från 19·4 % för östersjöfarten till 16·3 % för nordsjöfarten och 9·7 % för oceanfarten. För 1936 äro motsvarande procenttal 20·0, 17·6 och 14·6 %. För fartyg i trampfart visa siffrorna för skeppsavgälder i procent av samtliga driftsutgifter en liknande tendens. Densamma sammanhänger tydligen med lastens storlek per år eller riktigare med det antal resor, fartyget fullgör per år, då last inlastas och avlastas, vilket antal ju är vida mindre i vidsträcktare än i inskräntare fart. För linjefartygen framträder detta tydligt endast i uppgifterna över kostnaderna i procent av de totala driftsutgifterna, där dock nordsjöfarten uppvisar högre procenttal för skeppsavgälder än östersjöfarten, något som synes sammanhänga därmed, att nordsjöfarten har antingen mera last eller dyrbarare

Tabell 68. Procentuell fördelning av utgifterna åren 1936 och 1937 för partrederier.

	Samtliga partrederier		De största partrederierna		De medelstora partrederierna		De mindre partrederierna	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937
1. Besättningshyror	27.2	26.3	21.2	19.9	26.4	27.2	29.1	28.2
2. Kost	7.4	7.1	4.9	4.6	6.1	6.6	8.4	8.0
3. Kol och olja, inklusive smörjmedel	13.3	13.3	10.8	9.7	12.5	14.1	14.1	14.3
4. Övriga skeppsförnödenheter	3.3	3.6	3.1	3.0	2.8	3.3	3.6	3.8
5. Skeppsumgälder	16.4	16.2	17.3	17.6	16.4	15.6	16.2	15.9
6. Lastnings- och lossningskostnader	11.2	12.0	23.7	24.0	16.0	14.2	6.5	7.7
7. Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	10.5	10.4	8.3	8.7	8.4	5.9	11.5	11.8
8. Assuranspremier	4.8	4.7	6.0	6.2	4.8	5.2	4.4	4.2
9. Kommissionsarvoden	3.5	4.0	1.7	3.0	3.5	3.6	4.1	4.4
10. Genomgångsfrakter	0.0	0.0	—	—	—	—	—	—
11. Övriga	0.3	0.4	—	0.4	0.4	0.9	0.4	0.3
Summa driftsutgifter	97.9	98.0	97.0	97.1	97.3	96.6	98.3	98.6
12. Räntor	1.1	0.9	0.9	0.9	0.5	0.5	1.2	1.0
13. Skatter	0.1	0.2	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2
14. Administrations- och övriga kostnader	0.9	0.9	2.1	1.9	2.1	2.8	0.3	0.2
Summa allmänna utgifter	2.1	2.0	3.0	2.9	2.7	3.4	1.7	1.4
Summa	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Tabell 69. Procentuell fördelning av utgifterna åren 1936 och 1937 för mindre partrederier med fartyg i olika geografisk fart.

	Mindre partrederier med fartyg i							
	inre fart		kanalfart		kustfart		östersjöfart	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937
1. Besättningshyror	40.8	41.5	32.9	33.6	32.0	30.7	27.3	26.4
2. Kost	5.6	5.5	2.5	2.9	8.7	8.2	9.0	8.5
3. Kol och olja, inklusive smörjmedel	10.7	12.1	12.0	12.5	14.0	14.4	14.6	14.6
4. Övriga skeppsförnödenheter	2.5	3.0	2.3	4.2	4.4	4.6	3.6	3.6
5. Skeppsumgälder	10.7	9.7	28.6	26.1	10.0	10.3	16.9	16.7
6. Lastnings- och lossningskostnader	3.1	3.4	2.8	2.9	7.0	8.2	6.9	8.2
7. Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	19.4	17.9	12.0	11.1	12.3	12.6	10.8	11.3
8. Assuranspremier	1.9	2.1	1.8	2.0	4.6	4.6	4.7	4.4
9. Kommissionsarvoden	2.8	2.7	2.8	2.9	3.4	3.2	4.5	4.9
10. Övriga	0.3	0.3	0.5	0.2	2.0	1.9	—	—
Summa driftsutgifter	97.8	98.2	98.2	98.4	98.4	98.7	98.3	98.6
11. Räntor	1.3	1.2	0.9	0.9	1.1	0.9	1.3	1.0
12. Skatter	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2
13. Administrations- och övriga kostnader	0.9	0.6	0.9	0.7	0.3	0.2	0.2	0.2
Summa allmänna utgifter	2.2	1.8	1.8	1.6	1.6	1.3	1.7	1.4
Summa	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

sådan och därför högre stuverikostnader än östersjöfarten. Att kanalsjöfarten skall ha högre skeppsumgälder är naturligt, då den utom vanliga avgifter har att betala kanalavgifter; även kustfarten visar höga skeppsumgälder, mest beroende på att fartygen ha så många hamnbesök. Höga skeppsumgälder visar också kontraktsjöfarten, något som dock beror på en annan omständighet, nämligen stor och i många fall relativt dyr last. Partrederier och rederier med enskild ägare ha i allmänhet tämligen låga skeppsumgälder — utom i kanalfart och för de mindre bland de sistnämnda även i östersjöfart. Malmtrafiken har relativt höga och tanktrafiken låga skeppsumgälder.

En annan företeelse av intresse är, att kostnadsposten *kol och olja, inklusive smörjmedel* synes förete en viss tendens att procentuellt stiga, ju vidsträcktare farten blir, tydligen sammanhängande med att fartygens gångtid är längre och liggedagarna i hamn färre för den mera långväga trafiken än för den trafik, som försiggår på kortare sträckor. Tendensen framträder icke fullt klart, måhända beroende på att fartygen äro av olika ålder och cert i skilda geografiska farter och därför kräva mer eller mindre bränsle, kanske också beroende på lastens kvantitet och art (tungt eller lätt gods). För lastfartyg i linjefart utgöra procenttalen för 1936 i nordsjöfart 9·2 % och i oceanfart 14·5 % (för 1937 respektive 9·2 och 14·3 %) av driftskostnaderna. För mindre partrederier utgöra procenttalen år 1936 för kanalfart 12·0, kustfart 14·0 och östersjöfart 14·6 % (för 1937 12·5, 14·4 och 14·6 %) av samtliga kostnader. För fartyg i kontraktsfart stiger bränsleposten för år 1936 från 11·9 % för nordsjöfarten till 18·0 % för oceanfarten (för 1937 från 12·7 till 17·2 %) av driftskostnaderna. För malmrederier utgör ifrågavarande procenttal 13·3 % år 1936 och 12·9 % år 1937 och för tankrederier 13·1 % för 1936 och 1937 av samtliga kostnader.

Kostnadsposten *besättningshyror* visar för tramprederiaktiebolagen ganska små olikheter för olika farter och skilda år (15·2 och 17·9). För fartyg i olika farter varierar posten i procent av driftskostnaderna mellan 16·1 % och 19·4 %, gällande europeisk fart för åren 1936 och 1937. För linjerederierna visar denna post en starkt fallande tendens med vidsträcktare fart. För år 1936 visa rederier i kanalfart 27·6 % av samtliga utgifter på denna post, rederier i kustfart 21·3 %, i östersjöfart 17·7 % och i oceanfart 11·4 % (för 1937: respektive 26·8, 20·7, 17·1 och 10·1 %). Här spelar nog fartygsstorleken den största rollen; ju mindre fartyg det gäller, desto större är besättningen per fartygston. För fartyg i kanalfart — till stor del passagerarefartyg — är procenten för besättningshyror av samtliga driftskostnader så hög som 31·0 % 1936 och 30·4 % 1937, men så äro fartygen små och besättningen stor, i synnerhet på passagerarefartygen. För kontraktsrederierna är hyresposten relativt låg, omkring och något över 14 %, och detsamma gäller malmrederierna, för tankrederierna däremot ganska hög (18·2 % 1936 och 19·6 % 1937).

För partrederier och rederier med enskild ägare, enkannerligen de mindre företagen, utgöra kostnaderna för besättningshyror — sedan tillägg gjorts för den andel i vinsten, som bort tillkomma befälhavare såsom sådan i form av lön eller lön och tantiem — en stor andel av samtliga utgifter. För de

mindre partrederierna i inre fart utgör denna kostnadspost så stor andel i samtliga utgifter som 40·8 % 1936 och 41·5 % 1937. Procenten sjunker sedan ju vidsträcktare farten blir, eller för kanalfarten till 32·9 respektive 33·6 %, kustfarten 32·0 respektive 30·7 % och för östersjöfarten till 27·3 respektive 26·4 %. För mindre rederier med enskild ägare är procenttalet högst för rederier i kanalfart, 31·3 % 1936 och 33·3 % 1937 samt rederier i kustfart respektive 32·5 och 31·4 %; för rederier i östersjöfart utgjorde det respektive 26·3 och 23·5 %.

Posten reparationer och underhåll är givetvis beroende av fartygens ålder och detsamma gäller *assuranspremier*, där de närmast med åldern varierande fartygsvärdena äro grundläggande men där också andra omständigheter spela in, såsom sysselsättningen i olika geografisk fart, i linjetrafik etc. Man bör också beakta, att vissa rederier delvis stå självrisk samt att försäkringen kan avse endast totalförlust eller därjämte s. k. intresse. I assuransbeloppen ingå utom kaskoförsäkring även, ehuru i ganska ringa mån, premier för annan försäkring, såsom för gods och frakt, inventarier samt personalens försäkring i vissa avseenden.

De högsta procentsatserna för assuranspremiernas andel av de totala utgifterna förekomma för tankrederierna, 12·4 % 1936 och 11·7 % 1937. Tank-sjöfarten har sina speciella risker, vartill kommer att fartygen ha en ovanligt kort livslängd och höga värden — det gäller ju tonnage av låg ålder. Dessutom gå fartygen, det stora tonnaget avses här, så gott som uteslutande i oceanfart, vilken även eljest betingar de högsta kaskopremierna. Den härnäst högsta andelen för assuranspremier i totalutgifterna kommer, naturligt nog, på tramprederibolag med fartyg i oceanfart, 1936 8·0 % och 1937 8·4 %. För linjerederier med fartyg i samma fart äro procentsatserna 6·6 respektive 5·7 %. Assuranspremiekostnadens andel av samtliga driftskostnader utgör för trampfartyg i oceanfart 9·3 % 1936 och 9·5 % 1937 och för fartyg i linjefart och samma geografiska fart 7·0 respektive 6·1 %. Malmrederierna, som ha sina fartyg huvudsakligen i nordsjöfart, uppvisa relativt höga andelar för assuranspremier i totalutgifterna, nämligen 7·5 % 1936 och 7·1 % 1937.

För tramprederiaktiebolagen sjunker assuransandelen i utgifterna med inskränktare fart, för år 1936 från 8·0 % för oceanfarten till 6·4 % i nordsjöfart och 5·9 % i östersjöfart samt för 1937 från 8·4 % i oceanfart till 6·9 % i nordsjöfart och 5·1 % i östersjöfart. Kontraktsrederierna, som ha flertalet av sina fartyg i nordsjöfart, redovisa assuranspremiens andel i totalutgifterna år 1936 till 6·1 och år 1937 till 5·9 %.

De sex största linjerederiaktiebolagen uppvisa assuransposter om 6·2 % av totalutgifterna 1936 och 5·7 % 1937, vilket ungefär överensstämmer med motsvarande procentandelar för rederier med fartyg i oceanfart, 6·6 % 1936 och 5·7 % 1937. Övriga utrikes linjerederiaktiebolag ha däremot så låga procentsatser som 3·8 % 1936 och 3·6 % 1937, vilket innebär, att fartygen äro sys-selsatta huvudsakligen i östersjö- och nordsjöfart. För linjerederier med fartyg i kanalfart och östersjöfart är assuransposten särskilt låg, i förra fallet 2·6 % 1936 och 1937 och i senare fallet 2·6 % 1936 och 2·7 % 1937. Assurans-

Tabell 72. Procentuell fördelning av driftskostnaderna åren 1936 och 1937 för rederi-aktiebolag tillhöriga fartyg sysselsatta i trampfart och olika geografisk fart.

	Fartyg sysselsatta i trampfart i							
	östersjöfart		nordsjöfart		européisk fart		oceanfart	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937
1. Besättningshyror	18.2	16.5	17.2	17.1	16.1	19.4	17.0	17.3
2. Kost	4.2	4.2	4.0	4.1	4.3	4.8	4.1	4.2
3. Kol och olja, inklusive smörjmedel	12.1	12.7	11.9	12.1	11.9	10.6	15.1	13.8
4. Övriga skeppsförnödenheter	2.8	3.6	3.1	3.4	4.0	5.1	3.7	4.9
5. Skeppsumgälder	22.4	19.6	19.2	18.0	18.8	13.8	20.1	15.0
6. Lastnings- och lossningskostnader	27.4	27.5	29.0	26.5	27.4	19.7	19.8	17.9
7. Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	4.9	7.3	4.5	7.0	5.7	11.9	4.5	10.8
8. Assuranspremier	4.9	4.4	6.7	7.2	7.0	8.9	9.3	9.5
9. Kommissionsarvoden	2.5	3.4	3.4	3.7	3.1	4.9	4.7	5.3
10. Genomgångsfrakter	—	—	0.2	0.1	—	—	—	0.3
11. Övriga driftskostnader	0.6	0.8	0.8	0.8	1.7	0.9	1.7	1.0
Summa driftskostnader	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Tabell 73. Procentuell fördelning av driftskostnaderna åren 1936 och 1937 för rederi-aktiebolag tillhöriga fartyg sysselsatta i kontraktstfart ävensom i linjefart och kanalfart samt kustfart (passagerarefartyg).

	Fartyg i kontraktstfart i				Fartyg i linjefart i			
	nordsjöfart		oceanfart		kanalfart (last- och passagerarefartyg)		kustfart (passagerarefartyg)	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937
1. Besättningshyror	15.4	15.3	13.4	13.2	31.0	30.4	17.6	17.5
2. Kost	3.5	3.6	3.2	3.2	9.7	9.5	4.1	4.0
3. Kol och olja, inklusive smörjmedel	11.9	12.7	18.0	17.2	10.5	12.8	13.7	15.4
4. Övriga skeppsförnödenheter	2.5	2.6	3.0	3.3	1.8	2.1	3.6	3.8
5. Skeppsumgälder	20.8	18.8	23.4	22.4	19.2	18.2	23.5	23.0
6. Lastnings- och lossningskostnader	31.4	28.6	20.5	19.8	8.3	8.1	23.8	25.0
7. Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	3.2	6.3	4.0	7.0	7.6	7.4	10.5	8.2
8. Assuranspremier	6.5	6.4	7.1	7.0	2.7	2.9	2.9	2.9
9. Kommissionsarvoden	3.2	3.2	6.9	6.9	3.1	3.0	0.3	0.2
10. Genomgångsfrakter	0.6	0.9	—	—	0.5	0.6	—	—
11. Övriga driftskostnader	1.0	1.6	0.5	—	5.6	5.0	—	—
Summa driftskostnader	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

premiestkostnadernas andel av driftskostnaderna visar också de lägsta talen för fartyg i östersjöfart, respektive 2.1 och 2.3 %, i kanalfart, 2.7 och 2.9 % samt för passagerarefartyg i kustfart 2.9 % båda åren. Premiestkostnadernas andel av driftsutgifterna stiger för fartyg i nordsjöfart till 3.7 % 1936 och 3.6 % 1937 samt för fartyg i oceanfart till 7.0 % 1936 och 6.1 % 1937.

För partrederier och rederier med enskild ägare är assuranspremiernas andel av totalutgifterna ganska låg. Den är lägst för den senare kategorien (mindre rederier med enskild ägare) med fartyg i inre fart, 1·2 % 1936 och 1·6 % 1937, och utgör för den förra kategorien (mindre partrederier) med fartyg i samma fart 1·9 % 1936 och 2·1 % 1937 samt med fartyg i kanalfart 1·8 % 1936 och 2·0 % 1937. I en del fall saknas försäkring, vilket förklarar de låga siffrorna. Procenttalen stiga i allmänhet med vidsträcktare fart.

Kommissionsarvoden eller kommissionärsarvoden är en kostnadspost av ganska varierande storlek. Störst är den såsom andel i driftskostnaderna för fartyg i kontraktstfart i oceanfart, 6·9 % för båda åren. För tramprederiaktiebolagen utgör denna post såsom andel i totalutgifterna för rederier med fartyg i oceanfart år 1936 5·7 % och 1937 6·8 %; den sjunker för nordsjöfarten till 3·9 respektive 4·4 % och för östersjöfarten till 2·6 respektive 2·9 %. Mycket låg är den för malmrederierna, 1·7 respektive 1·2 %, och relativt låg för tankrederierna, 3·8 respektive 4·8 %. Av linjerederierna är det de sex största som ha den högsta kommissionsarvodesandelen, 1936 5·7 och 1937 6·3 %. Den är för rederier med fartyg i oceanfart 4·9 respektive 5·8 %, sjunker för östersjöfarten till 4·4 respektive 4·2 %, för kustfarten till 3·1 respektive 2·9 % och utgör för kanalfarten 3·0 respektive 2·8 %.

Kommissionskostnaderna såsom andel i fartygens driftskostnader äro synnerligen låga för linjefartyg i kustfart (passagerarefartyg), 0·3 % 1936 och 0·2 % 1937, för fartyg i östersjöfart, 1936 0·9 och 1937 0·8 %, samt för fartyg i nordsjöfart, 1·6 respektive 1·8 %, sannolikt till stor del beroende därpå, att i vissa fall rederierna bedriva egen kommissionsverksamhet och att i andra fall frakterna torde ha redovisats efter avdrag av utgifter för deras erhållande. För fartyg i kustfart är procenten 3·0 respektive 2·6 % och för fartyg i oceanfart 5·1 respektive 6·2 %. För fartyg i trampfart äro motsvarande procenttal för fartyg i östersjöfart 2·5 % 1936 och 3·4 % 1937, för fartyg i nordsjöfart 3·4 respektive 3·7 %, för fartyg i europeisk fart respektive 3·1 och 4·9 % samt för fartyg i oceanfart 4·7 respektive 5·3 %.

För partrederier och rederier med enskild ägare äro kommissionsarvodena av ganska olika storlek såsom kostnadsposter i samtliga utgifter. De äro lägst för de senare av medelstorlek, 1936 0·5 och 1937 1·1 %, antagligen beroende i viss mån på redovisningssättet. För de mindre partrederierna stiger procenten ju vidsträcktare farten är, i vilken fartygen äro sysselsatta: från 2·8 % 1936 och 2·7 % 1937 för fartyg i inre fart och 2·8 respektive 2·9 % för fartyg i kanalfart till 3·4 respektive 3·2 % för fartyg i kustfart och 4·5 respektive 4·9 % för fartyg i östersjöfart. För rederier med enskild ägare spåras icke någon liknande tendens. Störst är det nämnda procenttalet för fartyg i kustfart, 5·5 % 1936 och 6·2 % 1937. Ojämnheterna torde delvis vara att tillskriva redovisningssättet men torde också bero därpå, att förhållandena verkligen äro mycket varierande.

I övrigt må beträffande andra kostnadsposter nämnas endast några viktigare uppgifter. *Genomgångsfrakter* spela någon egentlig roll huvudsakligen för de större linjerederierna, som avlämna gods för vidarebefordran med

Tabell 74. Procentuell fördelning av driftskostnaderna åren 1936 och 1937 för lastfartyg sysselsatta i linjefart och olika geografisk fart.

	Fartyg sysselsatta i linjefart (lastfartyg) i							
	kustfart		östersjöfart		nordsjöfart		oceanfart	
	1936	1937	1936	1937	1936	1937	1936	1937
1. Besättningshyror	17.3	16.8	17.0	17.0	14.1	13.8	12.0	10.6
2. Kost	3.6	3.5	4.3	4.1	3.3	3.2	3.0	2.8
3. Kol och olja, inklusive smörjmedel	11.6	11.5	11.4	11.5	9.2	9.2	14.5	14.3
4. Övriga skeppsförnödenheter	2.6	2.6	2.4	2.7	2.7	2.7	3.1	3.1
5. Skeppsumgälder	18.8	18.9	22.7	21.2	28.5	27.8	19.0	15.4
6. Lastnings- och lossningskostnader	33.2	33.5	34.2	35.7	31.8	33.8	23.9	25.8
7. Reparationer och underhåll (inklusive klassning)	3.9	4.2	4.6	4.3	4.7	3.7	3.8	4.6
8. Assuranspremier	3.7	3.5	2.1	2.3	3.7	3.6	7.0	6.1
9. Kommissionsarvoden	3.0	2.6	0.9	0.8	1.6	1.8	5.1	6.2
10. Genomgångsfrakter	0.3	—	0.3	0.3	0.1	0.1	8.6	9.0
11. Övriga driftskostnader	2.0	2.9	0.1	0.1	0.3	0.3	—	2.1
Summa driftskostnader	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

andra fartyg. *Räntekostnaderna* äro av stor betydelse för tankrederierna, som ju enligt vad ovan påpekats äga dyra fartyg med kort livslängd och därför få dragas med stora ränteutgifter. 1936 utgjorde ränteposten 8.4 % av de totala utgifterna och 1937 7.2 %. Samma rederier tillhöra också de få kategorier av företag, för vilka *skatter* äro av någon större betydelse som utgiftspost. Denna post utgör för tankrederierna 1.3 % 1936 och 1.9 % 1937. Slutligen må framhållas, att *administrationskostnaderna*, med vilka sammanförts »övriga kostnader», äro av mycket olika storlek för olika rederiföretag. Störst äro dessa samma som procentandel av totalutgifterna för linjerederierna i kanalfart, 1936 9.4 och 1937 10.4 % samt för tankrederierna med 9.1 % 1936 och 10.5 % 1937. Närmast härefter komma de inrikes linjerederierna med 7.4 respektive 8.3 % och andra utrikes linjerederier än de sex största med 7.2 respektive 8.2 %. För linjerederierna i östersjöfart äro de 7.5 respektive 8.3 % och uppgå för rederierna i kustfart till 5.1 respektive 6.6 % och för sådana i oceanfart till 4.1 respektive 4.5 %. För tramprederierna äro de högst för rederier med fartyg i oceanfart, 4.5 % 1936 och 5.2 % 1937, sjunka till 2.8 respektive 3.6 % för rederier i nordsjöfart och till 1.5 respektive 1.9 % för rederier i östersjöfart. Det bör framhållas, att administrationskostnadernas storlek i avsevärd grad är beroende på huruvida rederierna äga egen organisation för fraktackvisitionsarbetet eller äro mer eller mindre, kanske helt hänvisade till kommissionärer. Partrederier samt rederier med enskild ägare ha i allmänhet en mycket enkel administration, varför utgifterna för densamma äro låga.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM

Statistiska byrån
STOCKHOLM 2

Bil. 1.

Stockholm den 7 november 1938.

Till Sveriges redare.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 juni 1938 hemställde kommerskollegium om uppdrag att verkställa en statistisk-ekonomisk undersökning, avseende åren 1936 och 1937, rörande den svenska sjöfartsnäringen. Denna undersökning skulle komplettera en liknande, som förut verkställts och som väsentligen avsåg år 1933. Kollegium framhöll bl. a., att sistnämnda undersökning otvivelaktigt skapat ökade möjligheter för bedömande av olika frågor berörande sjöfarten; den hade också legat till grund för de förslag till stödåtgärder, som framlades av kollegium i februari 1936 och som med modifikation på en viss punkt biföllos av samma års riksdag. Med hänsyn till de från tid till annan mycket växlande förhållandena på sjöfartsområdet hade det emellertid synts kollegium, att man icke kunde bedöma olika spörsmål på grundval av uppgifter för ett enstaka år, 1933, som dessutom vore ett utpräglat lågkonjunkturår. Kollegium hade därför ansett, att den undersökning, som redan verkställts, borde fullföljas beträffande ytterligare ett antal år. Kollegium åsyftade härvid närmast år 1937, som för sjöfarten syntes representera ett ur ekonomiskt synpunkt i ovanligt hög grad gynnsamt år, samt förslagsvis år 1936, vilket syntes kunna betraktas såsom ett ur konjunktursynpunkt mera normalt år.

Den 17 juni 1938 uppdrog Kungl. Maj:t åt kollegium att, med tillämpning av bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 24 november 1932 (nr 518) angående skyldighet för redare att avgiva vissa uppgifter beträffande fartyg, verkställa den av kollegium förordade undersökningen.

§ 2 i nämnda kungörelse lyder:

»Efter särskild anmodan av kommerskollegium skall redare, som i § 1 sägs» (d. v. s. redare av fartyg om 20 tons eller större dräktighet) »vara pliktig att jämväl för specialundersökning, som kollegium enligt Kungl. Maj:ts förordnande har att verkställa, till kollegium avgiva statistiska eller andra uppgifter.»

Den 30 juni 1938 uppdrog Kungl. Maj:t, i anledning av skrivelse från riksdagen, åt vissa sakkunniga att verkställa utredning rörande den svenska sjöfartens ekonomiska betingelser, varvid den mindre sjöfarten skulle i första hand uppmärksammas och trampfarten ägnas särskild uppmärksamhet. Samråd skulle äga rum med kommerskollegium med hänsyn till den nu ifrågasatta statistisk-ekonomiska undersökningen, vars resultat borde nyttiggöras vid utredningen.

Med anledning härav har kollegium med avseende å undersökningens planerande rådgjort med de ovannämnda sakkunniga, som jämväl granskat de formulär, som härmed överlämnas.

Beträffande de erforderliga uppgifternas avgivande gäller följande.

Rederiaktiebolag samt sådana större partrederier och rederier med enskild ägare, som äga en mera utvecklad bokföring, skola lämna uppgifter å formulär 1, 2 och 3. Formulär 1 avser *rederiets* tillgångar och skulder den 31 december 1936 och 1937 och formulär 2 dess inkomster och utgifter åren 1936 och 1937, medan formulär 3 gäller driftsinkomster och driftsutgifter åren 1936 och 1937 *för varje ett rederi tillhörigt eller av sådant eljest disponerat fartyg*, det må ha varit i trafik eller upplagt. Av formulär 1 skall alltså ifyllas ett ex. för år 1936 och ett ex. för år 1937, och detsamma gäller formulär 2. Av formulär 3 skall för varje fartyg ifyllas ett ex. för år 1936 och ett ex. för år 1937.

Partrederier samt rederier med enskild ägare, vilka ej äga en mera utvecklad bokföring, skola lämna uppgifter å formulär 1 A och 2 A. Det förra avser rederiets till-

gångar och skulder den 31 december 1936 och 1937, det senare rederiets inkomster och utgifter under åren 1936 och 1937. Av formulär 1 A skall alltså ifyllas ett ex. för år 1936 och ett ex. för år 1937, och detsamma gäller formulär 2 A. Endast i de fall, då här ifrågakvarande rederier ägt eller disponerat flera än ett fartyg, skola uppgifter beträffande dessa lämnas å formulär 3 i enlighet med i föregående stycke lämnad anvisning.

Enär undersökningens väsentligaste uppgift är att ge en bild av olika sjöfartsgrenars ekonomiska förhållanden, är det av största vikt, att uppgifterna å formulär 2 A och 3 rörande den fart, i vilken vederbörande fartyg gått under redogörelseåret, bli så noggrant avgivna som möjligt.

De fartgrupper, som skola specificeras å formulären 2 A och 3, äro huvudgrupperna I. *linjefart*, II. *kontraktsfart*, III. *specialfart* (transport av malm och oljor) och IV. *trampfart*, de särskilda avdelningarna A. *lasttrafik* och B. *passageraretrafik* samt följande *geografiska* fartsdrag:

1. Kanalfart
2. Annan fart på inre farvatten samt inomskärsfart vid kusterna
3. Kustfart
4. Östersjöfart
5. Nordsjöfart
6. Annan europeisk fart
7. Oceanfart

Ett fartyg skall anses ha varit sysselsatt i *linjefart*, då det större delen av året gått i reguljär trafik och varit tillgängligt för allmänheten för sändning av styckegods.

Ett fartyg skall anses ha varit sysselsatt i *kontraktsfart*, då dess seglation ägt rum på grund av sådant kontrakt med viss avlastare, som binder bortfraktaren till tämligen regelbunden transport av visst eller vissa varuslag inom begränsad rayon och för en längre följd av resor eller viss längre tid.

Specialfart avser transport av malm eller oljor.

Trampfart är all annan fart.

Lasttrafik avser trafik av lastfartyg.

Passageraretrafik avser trafik av fartyg med certifikat som passagerarefartyg.

Den *geografiska* farten anges enligt byggnads- och befälsförordningarna med den ytterligare specifikation, som ovanstående rubriker innebära. Därest fartyget under redogörelseåret varit sysselsatt i olika slags fart, angives den fart, i vilken det *huvudsakligen* varit använt.

Uppgifterna skola avse alla fartyg, även upplagda sådana, om 20 nettoton och större dräktighet, vilka under åren 1936 och 1937 eller någon del av dessa år varit i svenskt rederis ägo.

Samtliga uppgifter äro konfidentiella enligt lagen om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar 16 §.

För kontroll av uppgifterna enligt formulären 1, 1 A, 2 och 2 A böra *styrelseberättelser och räkenskapssammandrag* bifogas de till collegium återställda formulären.

Formulären ifyllas samt insändas till collegium *snarast möjligt, dock senast den 31 december 1938*. Av de ifyllda formulären böra koncept förvaras hos uppgiftslämnaren. Kuvert för uppgifternas portofria insändande bifogas.

AXEL GJÖRES.

A. Lilienberg.

/ H. Eneborg.

Statistisk uppgift att insändas före den 31 december 1938

till Kungl. Kommerskollegium.

Konfidentiellt

enligt lagen om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar 16 §.

Uppgift från

rederi i

I. Ställningen den 31 december 1936, 1937.

(Det icke tillämpliga året överstrykes.)

	Kr.	Kr.	Kr.
Partysflottan ¹⁾			
(härin ingår inbetalning å nybyggnad)	kr.)		
Övriga anläggningsmedel:			
fastigheter			
förråd			
Aktier:			
i rederi-bolag			
i andra bolag			
Obligationer			
Fordringar:			
reversfordringar av annat rederi eller eljest ford-			
ringar av långtidsnatur			
haverifordringar			
räntefordringar			
fraktfordringar m. m.			
Bank och kassa:			
banktillgodohavanden			
kassa			
Förlust:			
kvarstående från föregående år			
årets förlust			
Summa			Summa
Eget kapital:			
aktiekapital			
reservfond			
skattefond ²⁾			
egna fonder i övrigt ³⁾			
Främmande kapital:			
pensions- och understödsfond			
lån från rederi-lånefonden, skeppshypotekskassan			
och sekundärlånefonden			
lån från bank:			
checkräkning (kreditiv eller löpande räkning)			
andra (revers-)banklån			
reverslån av andra än bank, nämnda kassa eller			
fonder			
egna acceptor			
(därav i samband med nybyggnad av tonnage			
kr)			
förskött av befälhavare och/eller mäklare			
klassning och haverier			
löpande driftsskulder (ej reverslån)			
assuranspremier			
ränteskulder			
outtagen utdelning			
⁴⁾			
Vinst:			
kvarstående disponerad från föregående år			
årets vinst			
Summa			Summa

¹⁾ Om avskrivningar ske genom avskrivning till en särskild förnyelse- eller avskrivningsfond, upptages här tillgångssidans belopp minskat med beloppet av förnyelse- eller avskrivningsfonden. Förnyelse- eller avskrivningsfonden får sålunda icke ingå i någon av skuldsidans poster.

²⁾ I fall där skattefond ej finnes upplagd men obetalda skatter per 31/12 bokförts såsom skuld, skall dylik skuld, liksom annat event. förefintligt regleringskonto, särskilt specificeras efter de under rubriken »Främmande kapital» upptagna posterna.

³⁾ Pensions- och understödsfond hänföres till »Främmande kapital»; se under denna rubrik.

⁴⁾

VI. Fartyg, som ägdes av rederiet vid redogörelseårets slut.

- | | |
|---|-------------|
| III. Redan i bokslutet verkställd avskrivning å tonnage utgjorde | kr. |
| Totala avskrivningen å tonnage för redogörelseåret, antingen den verkställts enligt II: 1) eller i bokslutet som nyss nämnts, utgjorde alltså | |
| IV. Under redogörelseåret verkställd amortering | » |
| » » uppläning | » |

- | V. Utdehnung för år 1933 utgjorde . | % | kr. |
|-------------------------------------|---------|----------|
| » » 1934 | » | » |
| » » 1935 | » | » |
| » » 1936 | » | » |
| » » 1937 | » | » |
| den 1938. | | |

den 1938.

¹⁾ Följande förkortningar för cert användas: ångfartyg: s/s; motorfartyg: m/s; segelfartyg med hjälpmaskin: sm; segelfartyg: s; prām: dr.

a) Här upptages det belopp, som på grund av försäkring (vare sig enbart kasko eller såväl kasko som intresse) skall utgå vid totalförlust.

3) Haveri, klassning, ombyggnad, reparation, vanligt vinter- eller säsonguppläggning eller brist på frakter. Därest fartyget varit upplagt i flera omgångar, torde detta anges.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM

Statistiska byrån

STOCKHOLM 2

Bil. 3.

Formulär 2.

Konfidentiellt

enligt lagen om inskränkningar i rätten
att utbekomma allmänna hand-
lingar 16 §.

Statistisk uppgift att insändas före den 31 december 1938
till Kungl. Kommerskollegium.

Uppgift från
..... rederi i

Rederirörelsens samtliga inkomster och utgifter år 1936, 1937.
(Det icke tillämpliga året överstrykes).

Inkomster.	Kro- nor	Utgifter.	Kro- nor
<i>Driftsinkomster:</i>		<i>Driftskostnader:</i>	
Intjänta bruttofrakter:		Besättningshyror (även till befäl)	
a) i utrikes fart		Därav övertidsersättning kr.	
1. för transport av gods från Sve- rige till utlandet		Kost	
2. för transport av gods från ut- landet till Sverige		Kol och olja, inkl. smörjmedel	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar		Övriga skeppsförnödenheter	
4. för passagerare- och postbeford- ran		Skeppsumgälder	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran		Lastnings- och lossningskostnader	
I tidsbefraktning har intjänts		Reparationer och underhåll (inkl. klassning)	
Av sistnämnda belopp har intjänts		Assuranspremier	
i utrikes fart . . . Kr.		Övriga driftskostnader ¹⁾ (<i>specificeras</i>)	
i inrikes fart . . . Kr.			
Övriga driftsinkomster ¹⁾ (<i>specificeras</i>)			
.....			
.....			
Summa driftsinkomster		Summa driftskostnader	
<i>Allmänna inkomster:</i>		<i>Allmänna omkostnader, inkl. avskrivnin- gar:</i>	
Räntor		Räntor	
Övriga allmänna inkomster (<i>specificera- ras</i>)		Skatter	
.....		Avskrivningar	
.....		Administrations- och dylika kostnader	
Summa allmänna inkomster		Summa allmänna omkostnader m. m. .	
Summa inkomster		Summa utgifter	
Förlust		Vinst	
Summa		Summa Kr.	

¹⁾ Här upptagas endast sådana poster, som direkt hänföra sig till de olika fartygen (jfr. formulär 3).

..... den 1938.

(namnunderskrift)

(yrke eller titel)

..... Tel.
(postadress)

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM

Statistiska byrån
STOCKHOLM 2

Bil. 4.

Formulär 3.

Konfidentiellt

enl. lagen om inskränkningar i rätten
att utbekomma allmänna hand-
lingar 16 §.

Statistisk uppgift att insändas före den 31 december 1938

till Kungl. Kommerskollegium.

Uppgift avseende

inkomster och utgifter år 1936, 1937 för

(Det ej tillämpliga året överstrykes.)

fartyget (namn) om svenska bruttoton och dödviktston,
linje-
sysselsatt i kontrakts- fart passagerarefartyg i fart
special- lastfartyg
tramp-

(viss i Kommerskollegii närslutna skrivelse samt å omstående sida i anm. specificerad geogra-
fisk fart) eller upplagt under hela redogörelseåret.

(Det ej tillämpliga överstrykes.)

Rederiets namn i

Inkomster.	Kro- nor	Utgifter.	Kro- nor
<i>Driftsinkomster:</i>		<i>Driftskostnader:</i>	
Intjänta bruttofrakter:		Besättningshyror (även till befäl)	
a) i utrikes fart		Därav övertidsersättning kr.	
1. för transport av gods från Sve- rige till utlandet		Kost	
2. för transport av gods från ut- landet till Sverige		Kol och olja, inkl. smörjmedel	
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar		Övriga skeppsförnödenheter	
4. för passagerare- och postbeford- ran		Skeppsavgifter	
b) i inrikes fart inalles för gods-, passagerare- och postbefordran		Lastnings- och lossningskostnader	
I tidsbefraktning har intjänts		Reparationer och underhåll (inkl. klassning)	
Av sistnämnda belopp har intjänts		Assuranspremier	
i utrikes fart . . . Kr.		Övriga driftskostnader ¹⁾ (specificeras)	
i inrikes fart . . . Kr.		Kommissionsarvoden	
Övriga driftsinkomster ¹⁾ (specificeras)		Timecharterhyra	
.....			
.....			
Summa driftsinkomster		Summa driftsutgifter	
Driftsunderskott		Driftsöverskott	
Summa Kr.		Summa Kr.	

¹⁾ Allmänna inkomster exempelvis ränteinkomster (jfr. formulär 2) samt allmänna om-
kostnader: räntor, skatter, avskrivningar samt administrations- och dylika kostnader (jfr. for-
mulär 2) skola *icke* ingå bland ett fartygs inkomster resp. utgifter enligt detta formulär.
Vinst- och förlustposterna utvisa därför endast överskott resp. underskott av driftsinkomster
och driftsutgifter.

Vänd!

Anm. De fartygrupper, som skola specificeras, äro förutom huvudgrupperna I. *linjefart*, II. *kontraktsfart*, III. *specialfart* (transport av malm och oljor) och IV. *trampfart* samt A. lasttrafik och B. passageraretrafik följande:

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Kanalfart | 4. Östersjöfart |
| 2. Annan fart på inre farvatten samt inomskärsfart vid kusterna | 5. Nordsjöfart |
| 3. Kustfart | 6. Annan europeisk fart |
| | 7. Oceanfart. |

Ett fartyg skall anses ha varit sysselsatt i *linjefart*, då det större delen av året gått i regulär trafik och varit tillgänglig för allmänheten för sändning av styckegods.

Ett fartyg skall anses ha varit sysselsatt i *kontraktsfart*, då dess seglation ägt rum på grund av sådant kontrakt med viss avlastare, som binder bortfraktaren till tämligen regelbunden transport av visst eller vissa varuslag inom begränsad rayon och för en längre följd av resor eller viss längre tid.

Specialfart avser transport av malm eller oljor.

Trampfart är all annan fart.

Särskild uppgift skall lämnas för **varje fartyg** för sig. Uppgift skall även lämnas för fartyg, som under hela redogörelseåret varit upplagt.

..... den 1939.

.....
(namnunderskrift)

.....
(yrke el. titel)

..... Tel.
(postadress)

Uppgifter för fartyg förhyrt i tidsbefraktning

Förhyrt i dagar.

Fartygsägarens

namn

adress

Statistiska byrån

För mindre rederier, som icke äro rederiaktiebolag.

STOCKHOLM 2

Formulär 1 A.

Konfidentiellt

enl. lagen om inskränkningar i rätten
att utbekomma allmänna hand-
lingar 16 §.

Statistisk uppgift att insändas före den 31 december 1938
till Kungl. Kommerskollegium.

Uppgift från
 rederi i avseende år 1936, 1937.
 (hemort) (Det ej tillämpliga året överstrykes.)

Avdelning A.

Rederiet, som { är partrederi med delägare¹⁾
äges av enskild person¹⁾ (antal) bildades år Det kapital,
som vid rederiets bildande kontant tillskjutits av { samtliga delägare¹⁾
fartygsägaren (enskild person)¹⁾ , utgjorde
..... kr. Sedermera har av { delägarna¹⁾
fartygsägaren (enskild person)¹⁾ ytterligare kontant
tillskjutits kronor år samt kronor år med
anledning av (exempelvis insättning av ny motor, reparation etc.)

Rederiets fartyg²⁾ (namn) om bruttoton
och dödviktston, byggt år förvärfvades av rederiet år för en
köpesumma av har sedermera ombyggt år för ungefärlig kostnad av
..... kronor

Fartyget { är icke klassat ¹⁾
 { har senast klassats år och tilldelats klass ¹⁾

Fartyget {
 är icke försäkrat ¹⁾
 är kaskoförsäkrat för kr. ¹⁾, varav i enlighet med försäkringspolisen vid
 totalförlust skall utbetalas högst kr.
 är intresseförsäkrat ¹⁾ mot totalförlust (utöver i ovannämnda kaskoförsäkrings-
 polis stipulerade belopp vid totalförlust) för kr.

Fartygets försäljningsvärde vid 1936, 1937¹⁾ års utgång kan uppskattas till kronor.

Anmärkningar:

¹⁾ Det ej tillämpliga överstrykes.

²⁾ Äger enskild person flera fartyg, lämnas uppgifterna särskilt för varje fartyg.

Vänd!

Avdelning B.

Rederiets fordringar m. m. samt skulder den 31 december 1936, 1937.

(Det ej tillämpliga året överstrykes.)

<i>Fordringar m. m.</i>	Kronor	Kronor
Fordringar.		
Reversfordran (exempelvis av annat rederi)	-----	-----
Haverifordran	-----	-----
Utestående fordringar i övrigt (fordringar i form av obetalda frakter eller annan ovan ej särskilt nämnd fordran) (<i>specificeras</i>)	-----	-----
-----	-----	-----
Bank och kassa.		
Innestående i bank	-----	-----
Kontant	-----	-----
Summa fordringar	-----	-----
Skulder.		
Lån av bank	-----	-----
Lån (mot revers) av annan än bank ¹⁾	-----	-----
-----	-----	-----
Andra skulder		
till varv eller verkstad	-----	-----
till fartygets leverantörer	-----	-----
till mäklare	-----	-----
till andra (<i>specificeras</i>)	-----	-----
-----	-----	-----
-----	-----	-----
Summa skulder	-----	-----

Verkställas amorteringar å ovan upptagna lån av bank eller andra reverslån? -----

Huru stort belopp amorteras *ärligen* å ovan upptagna banklån? ----- kr.Huru stort belopp amorteras *ärligen* å ovan upptagna andra lån? ----- kr.

Har för rederiets lån ställts säkerhet? -----

Säkerheten utgjordes av

borgen (av delägare och/eller andra²⁾) för ett lånebelopp av ----- kr.

inteckning i fartyget å ----- kr.

Utgöras ovan upptagna låneskulder till någon del av under redogörelseåret lyftat lån? -----

I så fall till huru stort belopp? ----- kr.

----- den ----- 1938.

(namnunderskrift)

(yrke el. titel)

(postadress)

Tel. -----

¹⁾ Här upptages icke tillskott av delägare i rederiet (fartygsägaren) utan skall sådant tillskott endast uppges på omstående sida under avdelning A.²⁾ Det ej tillämpliga överstrykes.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM

Bil. 6.

Statistiska byrån

För mindre rederier, som icke äro rederiaktiebolag.

STOCKHOLM 2

Formulär 2 A.

Konfidentiellt

enl. lagen om inskränkningar i rätten
att utbekomma allmänna hand-
lingar 16 §.

Statistisk uppgift att insändas före den 31 december 1938

till Kungl. Kommerskollegium.

Uppgift avseende

inkomster och utgifter år 1936, 1937 för

(Det ej tillämpliga året överstrykes)

rederiet (namn) i, ägare av
(hemort)
fartyget (namn) om svenska bruttoton och dödviktston,
linje-
sysselsatt i kontrakts- fart passagerarefartyg i fart
special- lastfartyg
tramp-

(viss i Kommerskollegii närslutna skrivelse samt å omstående sida i anm. specificerad geo-
grafisk fart) eller upplagt under hela redogörelseåret. (Det ej tillämpliga överstrykes.)

I.

Inkomster.	Kro- nor	Utgifter.	Kro- nor
<i>Driftsinkomster:</i>		<i>Driftskostnader:</i>	
Intjänta bruttofrakter:		Besättningshyror (även till befäl) ¹⁾ .	
a) i utrikes fart		Därav övertidsersättning kr.	.....
1. för transport av gods från Sve- rige till utlandet		Kost . . . . .	.....
2. för transport av gods från ut- landet till Sverige		Kol och olja, inkl. smörjmedel . . . . .	.....
3. för transport av gods mellan utrikes hamnar		Övriga skeppsförnödenheter . . . . .	.....
4. för passagerare- och postbe- fordran		Skeppsumgälder . . . . .	.....
b) i inrikes fart inalles för gods, passagerare- och postbefordran .		Lastnings- och lossningskostnader .	.....
I tidsbefraktning har intjänts		Reparationer och underhåll (inkl. klassning) . . . . .	.....
Av sistnämnda belopp har intjänts		Assuranspremier . . . . .	.....
i utrikes fart Kr.		Övriga driftskostnader (<i>specificeras</i>)	
i inrikes fart Kr.		Mäklararvode o. dyl. . . . .	.....
Övriga driftsinkomster (<i>specificeras</i>)			
.....			
.....			
<i>Allmänna inkomster:</i>		<i>Allmänna omkostnader:</i>	
Räntor (inkomster gällande rederiet) .		Räntor (avseende fartyget) . . . .	.....
Övriga allmänna inkomster (<i>specificeras</i>)		Skatter ( » » ) . . . .	.....
.....		Amorteringar ²⁾	
.....		Kontors- m. fl. kostnader . . . .	.....
Summa inkomster		Summa utgifter	.....
Underskott		Överskott . . . . .	.....
Summa Kr.		Summa kr.	.....

¹⁾ Har i fartygets bemanning under året ingått ägaren eller delägare i rederiet? Svar:
Har *avlöning* (hyra) till denne eller dessa, som tjänstgjort ombord, medräknats i beloppet
för »besättningshyror», som av Eder uppgivits här ovan? Svar:
Om så *icke* är fallet, till vilket belopp kan *avlöningen* (hyran) till ägaren eller delägare
uppskattas för redogörelseåret? Svar: kr.

²⁾ Skulle det ha förekommit, att amortering till någon del verkställts med medel, vilka av-
satts från föregående år eller upplånats, skall amorteringen upptagas med avdrag härför.

II.

Av det uppkomna överskottet, kr., har
 utdelats till delägare¹⁾ kr.
 uppburits av fartygsägaren¹⁾ kr.
 avsatts för exempelvis kommande års amortering, förutsedd repara-
 tion etc. kr.
 Summa kr.

III.

Har utöver amortering, som å omstående uppställning upptagits, amortering under redogörelseåret verkställts med medel, vilka avsatts från föregående år eller upplånats?
 I så fall till huru stort belopp? kr.

IV.

Huru många månader av redogörelseåret har fartyget gått i fraktfart? Svar:
 Har fartyget någon del av redogörelseåret varit sysselsatt i fiske I så fall huru
 många månader?
 Huru många månader av redogörelseåret har fartyget varit upplagt? Svar: månader.
 Vad var orsaken till uppläggnngen? (haveri, klassning, reparation, vanlig vinteruppläggning
 eller brist på frakter). Svar:

Anm. De fartgrupper, som skola specificeras, äro förutom huvudgrupperna I. *linjefart*, II. *kontraktsfart*, III. *specialfart* (transport av malm och oljor) och IV. *trampfart* samt A. lasttrafik och B. passageraretrafik följande:

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Kanalfart | 4. Östersjöfart |
| 2. Annan fart på inre farvatten samt
inomskärsfart vid kusterna | 5. Nordsjöfart |
| 3. Kustfart | 6. Annan europeisk fart |
| | 7. Oceanfart |

Ett fartyg skall anses hava varit sysselsatt i *linjefart*, då det större delen av året gått i reguljär trafik och varit tillgängligt för allmänheten för sändning av styckegods.

Ett fartyg skall anses ha varit sysselsatt i *kontraktsfart*, då dess seglation ägt rum på grund av sådant kontrakt med viss avlastare, som binder bortfraktaren till tämligen regelbunden transport av visst eller vissa varuslag inom begränsad rayon och för en längre följd av resor eller viss längre tid.

Specialfart avser transport av malm eller oljor.

Trampfart är all annan fart.

Särskild uppgift skall lämnas för **varje fartyg** för sig. Uppgift skall även lämnas för fartyg som under hela redogörelseåret varit upplagt.

..... den 1938.

.....
 (namnunderskrift)

.....
 (yrke eller titel)

..... Tel.
 (postadress)

¹⁾ Det ej tillämpliga överstrykes.

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM
Statistiska Byrån
Sthlm 2.

Stockholm den 15 juni 1939.

Till

Vid den sjöfartsekonomska utredning, som kommerskollegium av Kungl. Maj:t ålagts att utföra, har kollegium, som framgår av cirkulärskrivelsen av den 7 november 1938, indelat sjöfarten i fyra huvudgrupper, avseende den fart i vilken fartygen huvudsakligen varit sysselsatta, nämligen linjefart, kontraktsfart, specialfart och trampfart. I jämförelse med kollegii utredning avseende år 1933, har sålunda införts en ny fartgrupp, som givits benämningen kontraktsfart, vilken inom sjöfarten och företrädesvis inom trampfarten har blivit allt vanligare. På grund av sin ekonomiskt sett speciella natur är det av största vikt att denna fartgrupp så noga som möjligt utskiljes.

Då emellertid benämningen kontraktsfart knappast i allmänhet vunnit burskap inom vidare sjöfartskretsar och då det synes som om dess innebörd på grund av den relativa regelbundenheten i fartygens resor understundom förväxlats med begreppet linjefart — vars egentliga särdrag förutom regelbundenheten är transport utav styckegods — samt även förväxling i viss omfattning skett med den rena trampfarten, har kollegium, för vinnande av säker kännedom om i vilken utsträckning kontraktsfart i av kollegium avsedd bemärkelse kan anses föreligga, beslutat utsända bifogade frågeformulär för inhämtande av vissa uppgifter.

Genom detta frågeformulär avses att för de båda åren 1936 och 1937 få klarlagt för varje rederi och för varje av detta ägt eller eljest disponerat fartyg, i vad mån seglationen föranletts *av kontrakt*, d. v. s. att bortfraktaren och befraktaren på längre sikt träffat avtal om transport från viss eller vissa lastningsplatser till viss ort eller kust eventuellt inom viss tid, och till överenskommen frakt av en till sin myckenhet mer eller mindre bestämd kvantitet gods *eller* av transporter av gods tagna, resa för resa, i den fria fraktmarknaden (ren trampfart) *eller slutligen* av transporter i ren linjefart.

Svaren, som böra vara kollegium tillhanda snarast möjligt, dock senast den 15 juli 1939, befordras portofritt, om bifogade svarskuvert användes.

A. LILIENBERG.

/ H. Eneborg.

Frågeformulär beträffande kontraktsfart

STOCKHOLM 2

Avser år 1936 1937

Det icke tillämpliga överstrykes.

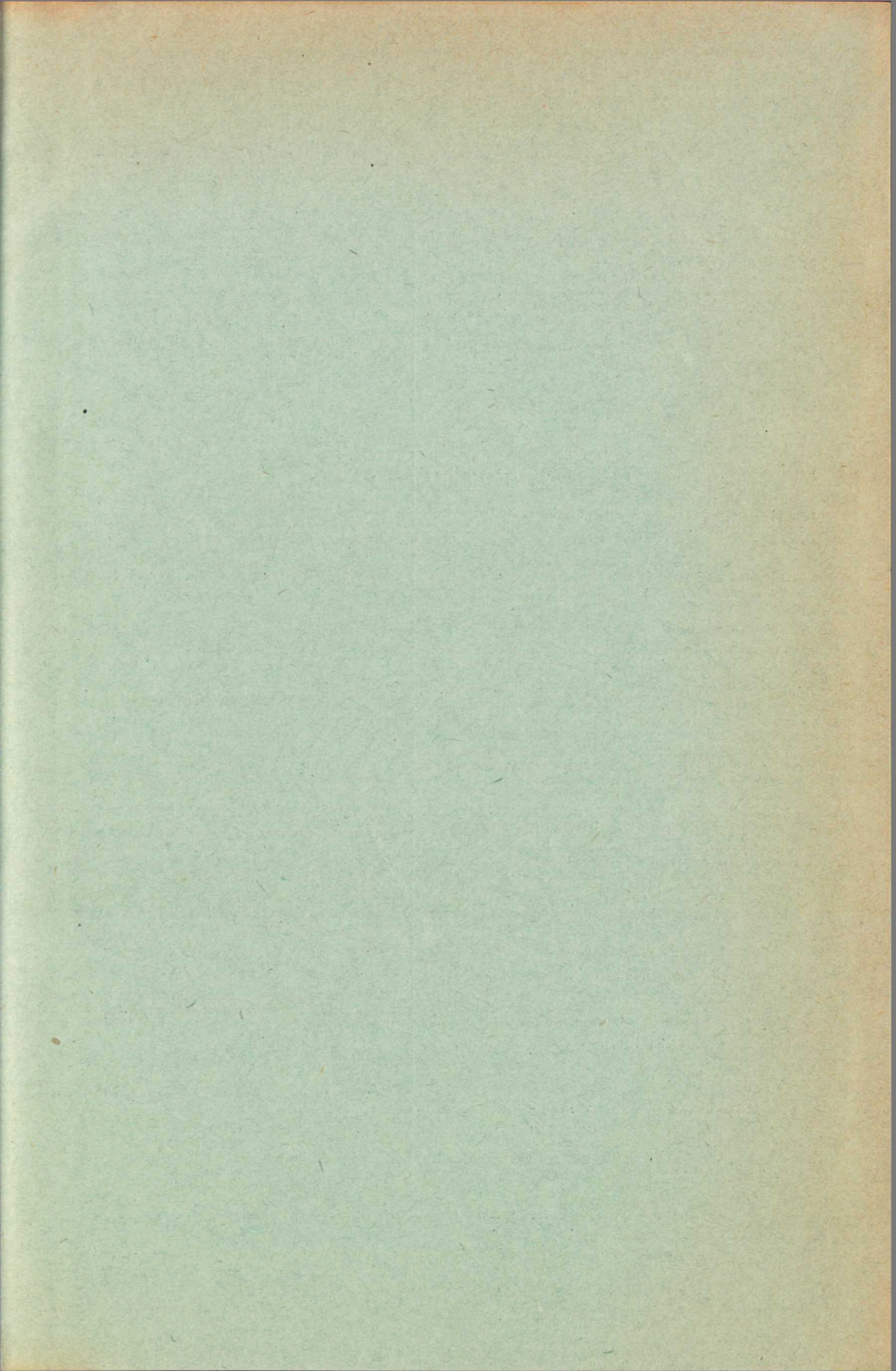
Konfidentiellt

enligt lagen om inskränkningar i rätten att utbekomma
allmänna handlingar (Sv. Förf.-saml.
Nr 249, 1937) 16 §.

Uppgift från rederi i

[illegible]

1 Samtliga av redaren disponerade fartyg skola upptagas. — 2 Är svenskt fartyg *förlyrt* i timecharter, utsättes dess registreringsnummer. Utländskt förlyrt fartyg utmärkes med bokstaven U. Är fartyg *uthyrt* i timecharter för helt år, utmärkes detta genom bokstaven T. — 3 De godslag, som här undantagslöst skola angivas, äro vad beträffar transporter från Sverige pappersmassa, trä och malm samt i fråga om transporter till Sverige kol och koks. Andra godslag, t. ex. kalk, fosfat, styckegods o. s. v., skola angivas, i den mån för dess transport intjånad bruttofrakt varit av någon större betydelse. — 4 Bruttofrakter anges här för transporter i kontraktstakt enligt den i bifogade cirkulärskrivelse givna definitionen för seglation förenlad med kontrakt. — 5 Gå fartygen med anledning av kontrakt eller eljest en nägorunda bestämd route, angives denna jämte andra beaktansvärda förhållanden för formulärsbets bolag. — 6 Bruttofrakter anges här för transporter tagna i fria fraktmaktnaden.



Statens offentliga utredningar 1941

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Åtgärder för bekämpande av homosexualitetens samhällsfarliga ytringar. [3]
Förslag till rättegångsbalk. [7]
Lagberedningens förslag till lag om aktiebolag m. m. 1. Lagtext. [8] 2. Motiv. [9]
Statistisk utredning rörande fri rättegång. [21]
Strafflagberedningens promemoria med förslag till lag om kastring m. m. [25]
Strafflagberedningens utlåtande med förslag till lagstiftning ang. åtgärder mot homosexualitetens samhällsfarliga ytringar. [32]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

1938 års pensionssakkunniga. Betänkande med förslag till allmänna tjänste- och familjepensionsreglementen. [10]
Betänkande ang. revision av tjänsteförteckningen i vad avser allmänna civilförvaltningen. Del 1. Lönegraderna A 1—A 29. [17]
Betänkande med förslag till ändrad lydelse av § 16 regeringsformen. [20]

Kommunalförvaltning.

Betänkande med förslag ang. underlättande av deltagandet i kommunala val. [28]

Statens och kommunernas finansväsen.

Betänkande med allmänna riktlinjer för åstadkommande av tidigare inbetalning av utskylder. Del 1. [5] Del 2. [6]
Domänstyrelsens förslag till grunder för värdering av skog vid taxering av fastighet m. m. [23]

Politi.

Betänkande med förslag om inrättande av en statlig brandskola m. m. [11]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredning ang. byggnadskostnaderna. [4]
Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 1. Tiden augusti 1939—juni 1940. [18]
Socialvårdskommitténs betänkande. 3. Statistisk undersökning ang. fattigvårdens understödsverksamhet. [29]

Hälsa- och sjukvård.

Betänkande rörande bekämpande av vägghohyra. [15]

Allmänt näringsväsen.

Betänkande med förslag till livsmedelsstadga m. m. [22]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande ang. fiskarens ekonomiska organisation och reglering av fiskmarknaden. [19]
Betänkande med förslag till lag om inskränkning i rätten att förvärva jordbruksfastighet. [24]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande ang. vattenförening. 2. Tekniska och biologiska utredningar. [16]

Industri.

Betänkande med utredning och förslag till åtgärder för främjande av hantverk och småindustri. [14]

Handel och sjöfart.

Den svenska sjöfartsnäringsens ekonomi åren 1936 och 1937. [34]

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till förstärkning av den allmänna väghållningen på landet m. m. [12]
Betänkande och förslag ang. förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. Del 2. Distriktskanslierna. Del 3. Trafikavdelningen. [33]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Betänkande med förslag rörande restaureringen av Uppsala domkyrka. [2]
Förslag till revision av den svenska evangelieboken. [13]
Supplement nr 6 till Sveriges familjenamn 1920. [26]
Betänkande med utredning och förslag ang. läkarutbildningen. 1. Utbildningen till medicine licentiatexamen. [27]
Betänkande med förslag till lag ang. ändringar i vissa delar av lagen den 6 juni 1930 om församlingstyreelse i Stockholm. [31]

Försvarsväsen.

Sociala försvarsberedskapskommittén. Betänkande. Del 3. Förslag till krigspensionsförordning m. m. [1]
Betänkande och förslag ang. soldatvården. [30]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.