

eller reparation af fartyg, må tullfritt införas och att Riksdagen hos Kongl. Maj:t anhåller, att detta beslut må genast tillämpas.

Stockholm den 18 januari 1890.

O. A. Brodin

N:o 25.

Af herr O. A. Brodin, om afskaffande af tullen å fartyg.

Under 1888 års riksdag beslöts, att fartyg och båtar af jern äfvensom ångfartyg af trä, med tillbehör, skulle åsättas en tull af 10 procent af värdet.

Denna tull antogs med anledning af den införda tullen på jernplåt m. fl. materialier för skeppsbyggnad, »på det att icke de svenska verkstäderna måtte komma att intaga en sämre ställning än förut i konkurrensen med utländska fartygsbyggare.»

Sedan denna tull nu varit gällande i nära tvenne år, hafva verkningarne deraf erfarits.

Skeppsredare, som önskat köpa fartyg, hafva, då träfartygen varit tullfria, hufvudsakligast köpt gamla sådana från utlandet. Af dessa hafva många antagligen varit af ganska dålig beskaffenhet, kanske så underordnad, att de ej, på grund af lagstiftningen, vidare fått begagnas i sitt hemland. Härigenom har visserligen Sveriges handelsflotta förökats i tontal, men denna förökning af gamla otidsenliga fartyg torde icke vara någon

vinst för landet. De jernfartyg, som inköpts, hafva nästan uteslutande varit gamla ångfartyg, hvilka kunnat inköpas för mycket låga pris, derför att tullen ej skulle stiga till för höga belopp. Då dessa fartyg, i anledning af deras sämre beskaffenhet och deras maskiner af äldre konstruktion med stor kolförbrukning, sålts till de låga prisen, så har icke heller i detta fall landet haft någon fördel häraf, enär de antagligen ofta blifvit förlustbringande för rederierna. Nya tidsenliga ångfartyg, som vore fördelaktigast för rederier att ega, hafva ej, på grund af den höga tullen, kunnat inköpas. Dylika ångfartyg hafva ej heller kunnat byggas inom landet, då tullarne på alla behöfliga materialier, som till stor del måste importeras, fördyrat desamma och sålunda hindrat, att fartygsbyggnader kunnat utföras till antagligt pris. Sålunda hafva de inhemska nybyggnaderna i detta hänseende nästan uteslutande omfattat fartyg för inhemska kust- eller Östersjöfart. På senaste tiden hafva äfven de största valsverken varit så upptagna af beställningar för andra behof, att de ej kunnat åtaga sig leveranser inom tider, som erfordrats för att fartygsbyggare skulle kunna åtaga sig leveranser inom fordrad tid.

Under senast förflutna 1 $\frac{1}{2}$ år hafva frakterna stått högre än under flera föregående år, och detta, såväl som svårigheten att fördelaktigt placera penningar, har föranledt, att många rederier velat inköpa eller kontraktera om tidsenliga ångfartyg, men tullen å fartyg och här ofvan relaterade förhållanden hafva hindrat utförandet häraf.

Rederihandteringen är en naturlig och vigtig industri för Sverige, men dess handhafvande fordrar lång och dyrköpt erfarenhet för att blifva inkomstbringande, och är det därför af största vigt, att de få, som egna sig deråt och förvärfvat denna erfarenhet, må kunna utveckla sin affär.

Då tullen på fartyg införts i afsigt att gagna landet genom att befordra den inhemska tillverkningen af fartyg, men den visat sig vara hinderlig för skeppsrederihandteringsens tidsenliga utveckling, och då de inhemska skeppsbyggerierna äro helt och hållet beroende af att rederihandteringen finnes, så har tullen på fartyg alltså icke uppfyllt det afsedda ändamålet. Det är sålunda nödigt, att erforderliga förändringar i lagstiftningen göras, så att rederihandteringen må kunna på ett tidsenligt sätt utvecklas, ty endast derigenom är det möjligt för de inhemska fartygsbyggarne att kunna påräkna beställningar.

För att denna utveckling af skeppsrederinäringen må kunna vinnas, hvarigenom äfven den svenska skeppsbyggerihandteringen äfven förr eller senare måste hafva fördel, tager jag mig friheten vördsamt föreslå,

att Riksdagen måtte besluta, att den under 1888 införda tull å fartyg måtte upphävas, samt att tillämpningen deraf må fortast möjligt träda i kraft.

Stockholm den 18 januari 1890.

O. A. Brodin.

N:o 26.

Af herr J. P. Jansson i Saxhyttan, om ändrad lydelse af § 1 i förordningen i afseende på handel om lösören m. m. den 20 november 1845.

I kongl. förordningen den 20 november 1845 föreskrifves, som bekant, åtskilliga särskilda åtgärder, hvilka skola iakttagas för att lösören, hvilka sålts, men förblifva i säljarens vård, må kunna fredas från utmätning för säljarens skuld. Underlåtenhet af någon bland de sålunda föreskrifna åtgärderna medför förlust af den säkerhet, som köparen genom aftalet velat bereda sig, och den försålda egendomen kan utmätas för säljarens skuld såsom en honom fortfarande tillhörig egendom. Afsigten med dessa inskränkande föreskrifter är tydligen att skydda säljarens borgenärer mot förlust genom dylika lösöreköp.

Men i ett fall — och detta ett ganska viktigt — bereder förordningen borgenärerna intet skydd. Om nämligen säljaren försättes i konkurs, förblir en lösöreköpsafhandling gällande gent emot konkursboet, äfven om med densamma icke så förfarits som i 1845 års förordning föreskrifves. Meningarne hafva visserligen varit delade derom, huru förordningen härutinnan bör tolkas. Så har professor E. V. Nordling i